

*Foto: Janneke Bos*

# INFO 20M

## Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 89 Augustus 2017

**INFO 20M**
**Informatieblad grote pleziervaart**

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
*- voormalige binnenvaartschepen*
*- voormalige zeeschepen*
*- voormalige vissersschepen*
*- voormalige marineschepen*
*- voormalige sleep- en duwboten*
*- woonschepen*
*- als pleziervaartuig gebouwde schepen*
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

*ISSN:* **1872-7824**

*Initiatief: Henk Bos*
*Coverfoto: Janneke Bos*
*Vormgeving: Janneke Bos*
*Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos*
*Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Martine van Lier, Roel Bosch, Frits de Vries (FdV)*

*Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2017*
*Website:* ***https://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail:* ***bds@xs4all.nl***

*Verspreiding:*
***Info 20M*** *wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
*- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)*
*- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)*
*- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)*
*- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)*
*- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)*
*- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)*
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden.* ***Info 20M*** *is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M*** *is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd* ***M3-blad*** *die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (****https://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm****).M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

**Voorwoord**

Inmiddels heeft de LVBHB en de FVEN diverse acties ondernomen om eigenaren van certificaatplichtige schepen ertoe te bewegen om het proces van de technische keuring van hun schip te starten. Dit om te voorkomen dat de schepen na 30 december 2018 niet meer mogen varen. Of dat de schepen aan alle eisen moeten gaan voldoen. De mensen die lid zijn van een behoudsorganisatie hopen we inmiddels wel bereikt te hebben. Maar hoe bereik je de mensen die nergens lid van zijn en geen nautische kranten en bladen lezen? Dat wordt nog een uitdaging.

Enkele weken geleden is de nieuwste versie van de samengevoegde technische eisen voor de Rijn en de Europese landen gepubliceerd, ES-TRIN2017/1. Het certificaat heet dan geen CvO of CBB meer maar binnenschipcertificaat. Het is de bedoeling dat deze nieuwe eisen per oktober 2018 van kracht worden. Goed nieuws voor kleine sleep- en duwboten die dan geen certificaat meer nodig hebben. Minder goed nieuws is dat de emissie-eisen voor interne verbrandingsmotoren groter dan 19 kW (25 pk) ook van toepassing worden op pleziervaartuigen!

Recent is ook het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid gepubliceerd over de mastbreuk in Harlingen. Houten masten met windscheuren en een stalen gaffelplaat die de gehele mast omhult, blijkt geen goed idee. Het recept voor een rotte mast, terwijl je het niet ziet. Bij pleziervaartuigen wordt de tuigage niet gekeurd. Daarvoor blijft u als eigenaar zelf verantwoordelijk.

Janneke Bos, hoofdredacteur

**Klein Vaarbewijs en de Vamex**

Elk jaar organiseert de Vamex een bijeenkomst voor de opleiders. Deze bijeenkomst dient om terug te kijken op de examens voor de vaarbewijzen en vooruit de blikken op welke ontwikkelingen komen.

Dit jaar werd de bijeenkomst overschaduwt door de kennisgeving van de minister dat zij de examinering na 2018 wil onderbrengen bij het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) dat namelijk ook al de examens voor onder andere de beroepsbinnenvaart verzorgd. De overheid wil het aantal zelfstandige uitvoeringsorganisaties terugbrengen.

De watersportbonden die betrokken zijn in het bestuur van Vamex zijn het hier absoluut niet mee eens en vrezen voor wat in de afgelopen jaren is opgebouwd. Dit zijn onder andere de grote betrokkenheid van de watersport bij de exameneisen en examinering. Een efficiënte examinering tegen relatief lage kosten, een kleine organisatie met korte lijnen en zo veel mogelijk gemak voor de examenkandidaat. Onder andere krijgt u het pasje met het behaalde vaarbewijs direct na het examen mee naar huis en kunt u nog diezelfde dag het water op. En is het vrijwel altijd mogelijk om ergens binnen twee weken examen te doen. De bonden zijn bang dat met name de grote groep watersporters die vrijwillig het klein vaarbewijs haalt (meer dan 40%) straks misschien afhaakt en dat komt de veiligheid op het water niet ten goede.

**Inhoudsopgave**


Klein Vaarbewijs en de Vamex 3
Lijsten van begrippen bij KVB examens 4
Gewijzigd beleid mondelinge examens klein vaarbewijs 4
Verhuizing CWO secretariaat 4
Nieuw verkeersbord in het RPR 5
Duikers en scheepvaart hoe zit dat? 5
Marifoon gebruiken? Ja natuurlijk ! 6
Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor draaiende schroeven in sluizen en negeren rood licht 7
'Varen doe je Samen!' viert deze zomer haar tienjarig jubileum 8
Zwemmen in rivieren en kanalen 10
LVBHB op Facebook 10
Te koop op Facebook 10
Motorenboekjes online 10
Nu ook FVEN vlaggen 10
Het grote misverstand register varende monumenten 11
Oproep voor erfgoed-, museum- en historische havens 11
Platform Erfgoedhavens Nederland voor 2e keer bijeen 11
Sluit je aan bij het Platform Erfgoedhavens Nederland 12
AIS Het Automatic Identification System 13
Skûtsjes boven 20 meter moeten AIS installeren 14
Privacy in relatie tot AIS gegevens 14
Verplichting CvO (Certificaat van Onderzoek) voor schepen groter dan 20 meter 15
Over brandmerken ENI roepnaam en MMSI 16
Oproep deel je ervaringen over CVO-CBB 17
CBB CvO buddy 18
Presentatie CBB CvO 18
Platform Erfgoedhavens Nederland houdt enquête over CBB en CvO-R 19
NBKB start wetsite voor de binnenvaart-wetgeving 20
Certificering van Nederlandse traditionele en nieuw gebouwde zeilende passagiersschepen 20
Certificaatplicht voor pleziervaartuigen die geregistreerd staan als zeeschepen 21
Twintig meter grens is probleem voor IFKS 22
CVO voor zeeschepen en skûtsjes 22
Kleine sleepboten en de CvO plicht 23
Opvolger Europese richtlijn voor binnenvaartschepen vanaf oktober 2018 van kracht 24
Nieuwe technische eisen pleziervaart uitgebreider 28
Nieuw hoofdstuk voor traditionele vaartuigen in nieuwe binnenschepeneisen opgenomen 29
Rapport OVV over mastbreuk Harlingen gepubliceerd 33
Kamervragen over mastbreuk Amicitia 33
Schijnveiligheid 34
Aanbiedingsbrief bij antwoorden op nadere schriftelijke vragen over besluiten bij de Omgevingswet 34
Invoering Omgevingswet uitgesteld transitie gaat onverminderd voort 34
Kennis oude scheepsambachten dreigt verloren te gaan 35
Zeiltjalk Bruinvisch zeilt met schelpen naar Hassailt 35
En toch beweegt ze! 36
2018 Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed 36
Zorgen over toekomst maritieme archeologie 37
Kustprovincies eisen actie voor scheepswrakken 37
Kamervragen om teloorgang van wrakken 37
Ministerie van OCW schrijft Projectplan Erfgoed telt 38
Rijkswaterstaat lanceert vaar melder-app 38

En niet te vergeten dat de Vamex ook de examens afneemt voor het veel minder vaak benodigde Groot Pleziervaartbewijs. Afgelopen jaar werden er respectievelijk 18 en 10 theorie en praktijkexamens afgenomen voor dit vaarbewijs voor grote pleziervaartuigen. Iets wat mogelijk is omdat Vamex de kennis en systemen toch al in huis heeft. Daarnaast neemt de Vamex marifoonexamens af.

Het CBR werkt op een heel andere basis en is toch vooral gericht op de grote groepen jongeren en beroepsmatige rijders.

Ondanks deze bezwaren lijkt de minister haar plan toch door te zetten en de komende twee jaar zal gewerkt moeten worden aan een soepele overgang van de examinering. Inzet van Vamex is om in ieder geval de bestaande dienstverlening zo veel als mogelijk in stand te houden.

Het goede nieuws is dat er vorig jaar een groter aantal mensen examen heeft gedaan voor het klein vaarbewijs. Een groei van bijna 7%, waarmee het aantal actieve bezitters van het klein vaarbewijs uitkomt boven de 388.000.

Bron: Vaarwijzer

**Lijsten van begrippen bij KVB examens**

Nieuw zijn de twee lijsten van gebruikt vakjargon in KVB examens. Gekozen is voor twee aparte lijsten voor KVB1 en KVB2, hoewel er onderling wel dubbelingen in voorkomen.

Deze lijsten zijn bedoeld als hulpmiddel voor de kandidaten van het examen Klein Vaarbewijs 1 en 2. De lijst is een opsomming van niet alledaagse woorden en begrippen (nautische terminologie en vakjargon) die in examenvragen kunnen voorkomen. Hoewel de VAMEX geprobeerd heeft zoveel mogelijk van de in de examenvragen voorkomende begrippen in deze lijst op te nemen vormt dit slechts een voorbeeld en is de lijst zeker niet allesomvattend. Zo wordt er bijvoorbeeld in diverse vaarreglementen ook terminologie gebruikt die de Vamex niet allemaal in deze lijst heeft verwerkt. De lijst is dan ook niet limitatief en zal regelmatig worden aangevuld. Er kunnen aan deze lijst geen rechten ten aanzien van het daadwerkelijk afgelegde examen en aan een eventuele examenuitslag worden ontleend.

De lijsten zijn te vinden onder downloads op de VAMEX website. Zie https://www.vamex.nl/downloads.

Bron: VAMEX

**Gewijzigd beleid mondelinge examens klein vaarbewijs**

Schriftelijk- of voorleesexamen met extra tijd

In uitzonderingsgevallen is het mogelijk het examen schriftelijk af te leggen, dan wel dat het examen wordt voorgelezen (voorleesexamen). Voor beide examens stelt de Vamex extra examentijd beschikbaar.

Deze examens zijn inhoudelijk gelijk aan een computerexamen en zijn dus niet makkelijker.
Alleen de vorm waarin ze worden aangeboden verschilt.

Een verzoek voor een schriftelijk examen of een voorleesexamen met extra tijd kan uitsluitend bij VAMEX worden ingediend, als één van de volgende situaties van toepassing is.
* Indien men vanwege een medische indicatie (zoals bijvoorbeeld dyslexie) niet in staat is een beeldschermexamen af te leggen. In alle gevallen is hiervoor een officiële ondertekende verklaring van een huisarts of specialist nodig.
* Indien men de Nederlandse taal (nog) niet voldoende beheerst. Aangezien het examen niet vertaald wordt is een basiskennis van het Nederlands wel vereist.
Gebruik van een woordenboek is toegestaan.
* Indien men, ondanks een goede voorbereiding, herhaaldelijk voor het examen is gezakt en in overleg met de examenmanager van VAMEX wordt vastgesteld dat de specifieke omstandigheden van een computerexamen in uw nadeel zouden kunnen zijn.

Schriftelijke examens kunnen na goedkeuring van de afdeling Examens van VAMEX op de reguliere wijze worden gereserveerd op alle examenlocaties.

Voorleesexamens dienen apart te worden gereserveerd en worden uitsluitend afgenomen op de locaties Den Bosch en Zoetermeer. Voorleesexamens kennen in de regel een wachttijd van 4 weken of langer en hiervoor geldt een minimum leeftijd van 17,5 jaar. De examentarieven voor beide examens zijn gelijk aan de computerexamens.

Bron: VAMEX

**Verhuizing CWO secretariaat**

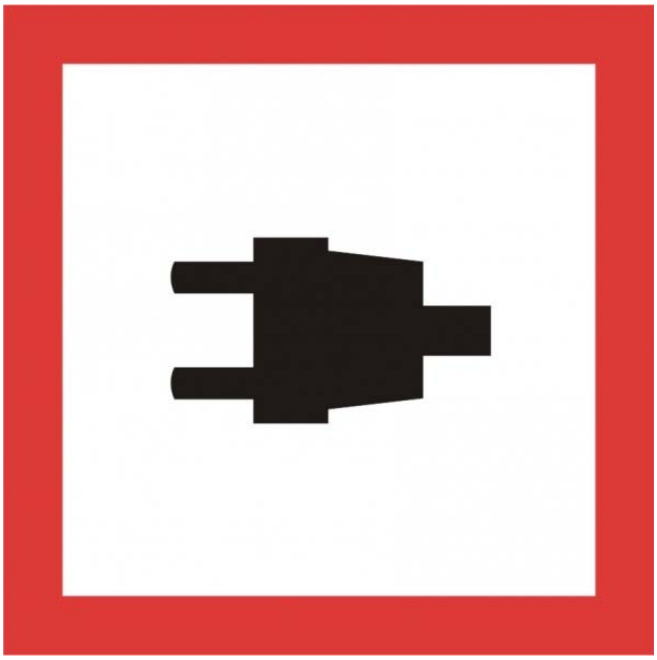
Min of meer gedwongen is het secretariaat van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) voorlopig gevestigd bij het Watersportverbond.

Enkele jaren geleden werd het secretariaat van het CWO uitbesteed aan een particuliere onderneming.
Deze onderneming ging begin mei onderuit en werd failliet verklaard. Omdat het secretariaat ook was gevestigd in het kantoor van deze firma moest op stel en sprong een oplossing gezocht worden. Deze is nu gevonden door het secretariaat voorlopig onder te brengen bij het Watersportverbond.

Continuïteit van het secretariaat is van groot belang voor de aangesloten scholen nu de lessen weer overal draaien en er dus volop certificaten ed. zijn uit te reiken.
Achter de schermen bleek er meer te spelen en was er veel kritiek op de uitvoerende organisatie omdat deze ook via een ander bedrijf opleidingen aanbood die soms rechtstreeks concurreerde met de aangesloten CWO scholen. Het bestuur van het CWO laat weten dat een eventuele nieuwe uitvoerder onafhankelijk dient te zijn.

Bron: Vaarwijzer

**Nieuw verkeersbord in het RPR**



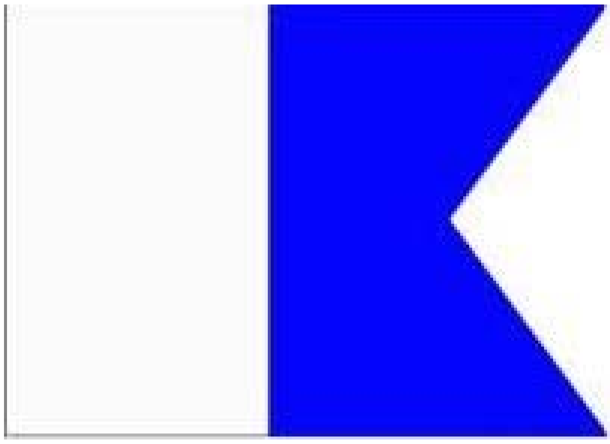
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft een nieuw verkeersteken toegevoegd aan het Rijnvaart Politiereglement (RPR). Het gaat om een verkeersbord dat aangeeft dat het gebruik van walstroom ter plaatse verplicht is. Er is expres niet gekozen voor een generatorverbod.

Nu op steeds meer plaatsen het gebruik van walstroom verplicht is, is het logisch dit ook met een bord duidelijk te maken. Het zal nog even duren voor het nieuwe bord daadwerkelijk in het Nederlandse RPR is opgenomen, maar aangezien het in de CCR is aangenomen is dat nog slechts een kwestie van tijd.

Bron: Vaarwijzer

**Duikers en scheepvaart hoe zit dat?**

Er wordt veel gedoken in Nederland. Niet alleen sportduiken is populair, ook beroepsmatig duiken komt steeds meer voor. Beroepsvaart huurt steeds vaker een



*Internationale seinvlag A wordt gebruikt als duikvlag*

duikbedrijf in om onderhoud en herstellingen aan het onderwaterschip te laten uitvoeren. Het polijsten van een schroef scheelt behoorlijk veel in het brandstofverbruik en kan door duikers uitgevoerd worden.

Om e.e.a. veilig te laten verlopen zijn er in het BPR regels opgenomen waaraan de vaarweggebruikers en duikers zich moeten houden. We zetten ze hier op een rij:

<u>Voor de vaarweggebruiker:</u>
1. Internationale duikvlag (seinvlag A):
Als u de internationale seinvlag A (kan ook een bord zijn) ziet op een schip of op de wal, dan zijn er duikers (meestal meer dan één) actief. Verminder tijdig snelheid en blijf uit de buurt. 's Nachts moet dit teken verlicht zijn, zodat het duidelijk zichtbaar is.
Bij het duiken vanaf de oever wordt echter vaak geen duikvlag gezet. Simpelweg omdat niet iedere duiker deze heeft.



2. Oppervlakteboeien: Oppervlakteboeien worden door duikers meestal opgelaten als ze aan hun opstijging bezig zijn of geven de plaats aan waar duikers actief zijn.
Opnieuw geldt: blijf uit de buurt.

*Let op: rond dit schip zijn duikers actief!*



3. Markeringsboeien: Op enkele duiklocaties worden verankerde boeien gebruikt om een interessante duikplaats te markeren. Duikers gebruiken deze boeien als referentie om daar in de buurt af te dalen en op te stijgen.
Deze boeien bevinden zich vaak in een afgesloten vaargebied. Het wil nog weleens voorkomen dat een windsurfer een markeringsboei of oppervlakteboei gebruikt om die te ronden. Doe het niet, dit is gevaarlijk gedrag.

4. Duiksteigers: In vooral Zeeland bevinden zich enkele steigers specifiek voor duikers. Om te voorkomen dat schepen hier afmeren, is er permanent een duikvlag (seinvlag A) aanwezig.

5. Duikers in nood, wat dan?
Een duiker in nood zal proberen de aandacht te trekken door met z'n armen te zwaaien of op het water te slaan. Let op: benader de duiker voorzichtig. Meestal wordt samen gedoken en als u maar één duiker boven water ziet, is de andere waarschijnlijk nog onderwater. Elke situatie vraagt om een juiste aanpak en doet een beroep op gezond verstand. Bij verwittigen van het noodnummer, steeds vermelden dat het om een duikincident gaat.

6. Duiken in de vaargeul: Volgens het BPR mag niet worden gedoken in gedeelten van een vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart. Alleen in de Oosterschelde is vrijstelling verleend voor het (wrak)duiken in sommige vaargeulen. Enkele wrakken staan aangegeven op de officiële waterkaarten van de Dienst der Hydrografie.

7. Respecteer elkaar: Beroepsvaart, watersporters, (sport)vissers en duikers maken gebruik van hetzelfde water. Als iedereen elkaar respecteert, kan iedereen zonder problemen van dezelfde gebieden gebruikmaken.

<u>Voor de sportduiker:</u>
1. Waar wel en waar niet duiken? Zoals vermeld in het BPR artikel 8.08 is onderwatersport verboden:
- Op een wachtplaats of in de onmiddellijke nabijheid van een brug, een sluis of een stuw.
- In gedeelten van een vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart.
- In routes van veerponten.
- In havens en nabij de ingangen daarvan.
- In de nabijheid van afmeergelegenheden.
- In gebieden speciaal zijn aangewezen voor snelvaren of waterskiën e.d.. Duiken is toegestaan in de door de bevoegde autoriteit aangewezen gebieden.

Behalve op open water, zoals de Oosterschelde en de Noordzee, wordt ook veel gedoken in gesloten zoetwaterplassen. Let op: Op deze plassen varen vaak kleine vaartuigen.

2. Plaats de internationale duikvlag (seinvlag A):
Toon de internationale duikvlag aan boord of op de wal en zorg dat die goed zichtbaar is. Dat is van groot belang, om de overige vaarweggebruikers duidelijk te maken dat er wordt gedoken. Een bord mag ook. Volgens het BPR moet dat zijn gemaakt van niet buigzaam materiaal. Het teken moet op een zodanige hoogte en op een zodanige manier worden geplaatst, dat het van alle kanten zichtbaar is. 's Nachts moet dit teken zijn verlicht, zodat het duidelijk zichtbaar is.

3. Respecteer elkaar: Beroepsvaart, watersporters, (sport)vissers en duikers maken gebruik van hetzelfde water. Als iedereen elkaar respecteert, kan iedereen zonder problemen van dezelfde gebieden gebruikmaken.

Bron: Varen doe je samen

**Marifoon gebruiken? Ja natuurlijk!**

Een marifoon is een zend- en ontvangapparaat voor maritieme communicatie. Via de marifoon leg je contact met andere schepen en met walstations, zoals sluizen, verkeersposten of de kustwacht. Zowel op zee als op binnenwater. Goed marifoongebruik draagt bij aan de veiligheid op het water.

Een marifoon is niet verplicht aan boord van een klein schip. Toch is het raadzaam om een marifoon aan boord te hebben. Zeker als je regelmatig vaart in gebieden waar ook veel beroepsvaart aanwezig is.

Om een marifoon te gebruiken heb je een bedieningscertificaat nodig. Daarmee kun je een ATIS-code (je radioroepnaam) aanvragen bij het Agentschap Telecom.

'Varen doe je Samen!' geeft i.s.m. het Agentschap Telecom een brochure uit met alle informatie die je moet weten m.b.t. de marifoon. Je vindt de brochure hier, http://varendoejesamen.nl/storage/app/media/downloads/communicatie-op-het-water.pdf.

De beroepsvaart heeft in veel gevallen 2 marifoons aan boord en de marifoon wordt in de regel met grote regelmaat gebruikt.

De recreatievaart gebruikt de marifoon wat minder, en het komt dan ook voor dat een recreatievaarder aan het begin van het seizoen denkt: 'Hoe ging het ook al weer?'

Daarom hier enkele aandachtspunten op een rij:
- Uitluisteren doe je op de binnenwateren (inclusief IJsselmeer en Wadden) op kanaal 10, en op de kustwateren op kanaal 16. Op deze kanalen vindt het schip-schip verkeer plaats.
- In de Almanak vind je per gebied soms nautische informatiekanalen. Bijvoorbeeld op kanaal 1 voor het IJsselmeergebied, met weerberichten en actuele scheepvaartberichten. Schakel hier af en toe naar toe.
- Soms is er op een bepaald traject verkeersbegeleiding via een verkeerspost (een z.g. blokgebied of sector).
Daarin geldt een eigen marifoonkanaal, het blokkanaal genoemd. Het blokkanaal staat op de waterkaart, op borden langs de vaarweg en in de almanak.
Schakel bij binnenvaren van een blokgebied over naar dit blokkanaal, dit is verplicht. Let op: Het kan zijn dat een brug of sluis in het blokgebied een eigen marifoonkanaal heeft.
- Voer alleen relevante gesprekken op de daarvoor bestemde




kanalen. Voor privégesprekken kun je de kanalen 72 en 77 gebruiken.
- Houd de zend toets niet langer dan nodig ingedrukt. Houd de ether vrij.
- Bij ernstig en dreigend gevaar voor schip en bemanning en je wilt onmiddellijk hulp, mag je het noodsein 'Mayday' gebruiken. Gebruik in een dergelijk geval voor een juiste positiemelding de vier W's:
o wie ben je (scheepsnaam),
o wat ben je (type schip),
o waar ben je (duidelijke positie) en
o waarheen vaar je?
- Word je opgeroepen door een schip of een blokkanaal, ben je verplicht te antwoorden en alle informatie te verstrekken die nodig is voor de veiligheid van de scheepvaart.

Het is van belang dat je de juiste gespreksdiscipline hanteert bij het gebruik van je marifoon. Hier de regels en een voorbeeld:
- Roep de naam van degene die je op wilt roepen. (Max 3 maal)
- Zeg dan wie jij bent. HIER IS… (Evt. roepnaam erbij bijv. PI1234) Sluit je oproep af met OVER
- Het antwoord luidt NAAM van OPROEPENDE
- Naam opgeroepene HIER DE… Zegt u het maar
- Voer het gesprek, sluit steeds af met OVER
- Bij einde gesprek zeg je UIT.

Voorbeeld:
- Havendienst Hoorn
- Hier zeiljacht STERN, over
- Stern, hier havendienst Hoorn, over
- Ik kom zo de haven invaren en zoek een ligplaats, ik meet 12 meter, over
- Dat kan, u kunt …. gaan liggen, over
- Oké, bedankt, uit

Als je een ander schip aan wilt roepen, kun je de naam van het schip gebruiken als je die weet (wellicht via de AIS), anders kun je het schip en zijn positie omschrijven.
(Blauw zeiljacht voor haveningang Hoorn)

Bron: Varen doe je samen

**Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor draaiende schroeven in sluizen en negeren rood licht**

Schepen die met draaiende schroef in een sluis liggen en schippers die rood licht negeren. Het komt nog te veel voor, ondanks de irritatie bij andere schippers en het gevaar dat het oplevert. Rijkswaterstaat attendeert daarom schippers op de regels.

Bij een paar drukke sluizen komen schippers de komende tijd digitale borden tegen met de tekst 'rood licht betekent in- en uitvaart verboden' en 'trossen vast, schroeven uit'. Ook worden schippers op de regels gewezen. Als een schipper niet meewerkt of veelvuldig de regels overtreedt, kan in het uiterste geval een boete worden uitgeschreven.

<u>Trossen vast, schroeven uit</u>
In een sluis liggen schepen dicht op elkaar. Wanneer een schipper van een schip zijn schroef laat draaien om het vaartuig op zijn plaats te houden, veroorzaakt hij hinderlijke waterbewegingen bij de achtersteven. Kleinere schepen kunnen dan door de stroming en beweging in het water niet veilig afmeren. Daarom geldt de regel: trossen vast, schroeven uit.

Het uitzetten van de schroeven is soms ook om een andere reden belangrijk, zoals bij de Krammersluizen in Zeeland. Daar worden zoet en zout water van elkaar gescheiden. De werveling van het water hindert dat proces waardoor het schutten vertraagt.

Stop bij rood en rood/groen
Net als op de weg betekent rood licht ook op het water dat je moet wachten. Maar lang niet iedereen houdt zich aan die regel. Regelmatig varen schippers een sluis al in of uit terwijl het licht nog op rood of op rood/groen staat. Ook bij bruggen wordt rood en rood/groen licht soms genegeerd. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.
Zowel bij rood als bij rood/groen mogen schippers niet varen. Rood/groen betekent dat schippers zich klaar mogen maken om te gaan varen. Varen mag pas als het licht op alleen groen springt.

Eerdere actie
Rijkswaterstaat vraagt regelmatig aandacht voor het naleven van deze regels op het water. Zo stonden er vorig jaar bij een aantal sluizen in Zeeland ook borden. Die actie was succesvol. Schippers spraken elkaar aan op het naleven van de regels. Ook via het project Varen doe je samen benadrukt Rijkswaterstaat samen met andere partijen het belang van het naleven van de regels op het water.

Bron: Rijkswaterstaat

**'Varen doe je Samen!' viert deze zomer haar tienjarig jubileum**

De veiligheid op het water wordt inmiddels alweer tien jaar bevorderd met hulp van de communicatie vanuit 'Varen doe je Samen!' (VDJS). Op 4 september 2007 werd tijdens de HISWA te water in IJmuiden het convenant ondertekend, waarmee de deelnemende partijen met elkaar afspraken gezamenlijk te zorgen voor eenduidige communicatie over de veiligheid op het water voor beroeps- en recreatievaart. Volgens projectleider Rowena van der Maat is de boodschap na tien jaar hetzelfde gebleven: *"Houd rekening met elkaar"*. Het bereik is onder andere dankzij de digitalisering en social media gestaag gegroeid.

Ontwikkelingen
Ondanks het feit dat de boodschap van VDJS in die tien jaar hetzelfde is gebleven, zijn er vandaag de dag wel andersoortige aandachtspunten. Van der Maat: *"De marifooncommunicatie tussen recreatievaart en beroepsvaart kan nog wel verbeterd worden. In de binnenvaart is men er zich niet altijd bewust van dat ook steeds meer recreatievaart een marifoon aan boord heeft en (verplicht) uitluistert. Daarnaast zijn de schepen groter geworden en vanuit de recreatievaart krijgen we te maken met nieuwe soorten watersport"*. Voorlichting over veilig varen op het water blijft daarom ook nu nog heel belangrijk. *"Je ziet ook dat er soms routinegedrag ontstaat bij beroepsschippers en recreatievaarders. 'Ik vaar hier altijd al', wordt er dan gezegd. Toch blijft het ook dan belangrijk rekening met elkaar te houden, je deelt tenslotte hetzelfde vaarwater"*.

Het project 'Varen doe je Samen!'
Veilig kunnen varen is en blijft voor de recreatie- en beroepsvaart van groot belang. Om de veiligheid op de Nederlandse grote vaarwegen te vergroten is 'Varen doe je Samen!' gelanceerd. Het gaat om een landelijk samenwerkingsproject van onder andere provincies, Rijkswaterstaat, Koninklijke BLN-Schuttevaer, de watersportsector en de Unie van Waterschappen.
Naast voorlichting over de veiligheid, voorzorgsmaatregelen, nieuwe wet- en regelgeving, zijn mogelijke gevaarlijke situaties beschreven in knooppunten. Deze veilige adviesroutes zijn gebundeld in de zgn. knooppuntenboekjes en zijn digitaal beschikbaar. Kijk voor meer informatie op www.varendoejesamen.nl.

HISWA te water
Tijdens de HISWA te water-beurs, die plaatsvindt van 29 augustus tot en met 3 september bij de Amsterdam Marina aan de NDSM-werf, wordt op een feestelijke manier aandacht besteed aan het jubileum, onder andere met een grotere stand. Watersporters zijn welkom voor praktische tips. Meer informatie over 'Varen doe je Samen!' kun je vinden op www.varendoejesamen.nl of download de 'Varen doe je Samen!' App.

Bron: Varen doe je samen




Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Zwemmen in rivieren en kanalen?
Springen van bruggen?
LEVENSGEVAARLIJK!
Wist je dat het verboden is om te zwemmen:
In de vaargeul van rivieren en kanalen
In de buurt van wachtplaatsen of afmeerplekken van schepen
Bij een brug, sluis, stuw of ballenlijn
In de routes van veerponten
In en rond havens
In snelvaargebieden
Op andere plekken die zijn aangewezen als verboden gebied
Ook springen van bruggen is verboden.
Je riskeert een boete van:
€140,-
Een brug is vaak hoger dan je denkt: risico op klaplong of botbreuken
Je kan tegen een onverwacht aankomend schip terechtkomen
Voorwerpen onder water kunnen lelijke snijwonden veroorzaken
Je verliest het van de sterke stroming en draaikolken in rivieren en kanalen
Mobiel verkeersleiders van Rijkswaterstaat waarschuwen voor de gevaren en schrijven indien nodig boetes uit. Ook helpen ze, samen met de hulpdiensten, bij het zoeken naar en bergen van drenkelingen
De onderstroom die een schip veroorzaakt is verraderlijk, je kan onder het schip gezogen worden
Vanaf een binnenvaartschip ben je als zwemmer nauwelijks zichtbaar. Een schip kan niet zomaar uitwijken of vaart minderen!
Je kan door sterk wisselende temperaturen in het water kramp krijgen of onderkoeld raken
Veilig zwemmen in natuurwater? Kijk op www.zwemwater.nl

**Zwemmen in rivieren en kanalen**

In de zomer zoeken veel mensen verkoeling en ontspanning in de grote rivieren en kanalen. Dit kan gevaarlijk zijn. Ondanks een zwemverbod in vaargeulen en bij bruggen, sluizen en havens, zijn er jaarlijks gewonden en doden te betreuren. Daarom wijst Rijkswaterstaat op de risico's.

Boete van 140 euro
Zwemmen is op veel plaatsen niet alleen gevaarlijk, maar ook verboden. Hetzelfde geldt voor springen van bruggen. Je riskeert een boete van 140 euro als je zwemt:
- in de vaarweg van rivieren
- in kanalen
- in de buurt van wachtplaatsen of afmeerplekken voor schepen
- in de buurt van een brug, sluis, stuw of ballenlijn
- in de routes van veerponten
- in en rond havens
- in snelvaargebieden
- op plekken die specifiek aangewezen zijn als verboden gebied

Wat zijn de gevaren van zwemmen in rivieren en kanalen?
- Zwemmers zijn voor opvarenden van een binnenvaartschip nauwelijks zichtbaar.
- Een groot schip kan niet direct vaart minderen of op het laatste moment uitwijken.
- Zwemmers worden snel meegezogen door de sterke onderstroom van een passerend schip.
- Zwemmers zijn niet opgewassen tegen de sterke stroming van rivieren, kanalen en draaikolken.
- Zwemmers kunnen door de sterk wisselende temperatuur van het rivierwater kramp krijgen en onderkoeld raken.
- Het is ook bijzonder gevaarlijk om van bruggen af te springen. Door het troebele water is de diepte niet in te schatten en zijn voorwerpen op de bodem vaak niet te zien.

In de filmpjes Levensgevaarlijk: zwemmen in rivieren en kanalen en Levensgevaarlijk: springen van bruggen wijzen we ook op de gevaren die we hierboven beschrijven.

Toch veilig zwemmen in natuurwater?
Dat kan. Ga voor veilig zwemmen in natuurwater naar een officiële zwemlocatie. Die vindt u op Zwemwater.nl, een gezamenlijke site van waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat. Of download de gratis Zwemwaterapp.

Bron: Rijkswaterstaat

**LVBHB op Facebook**

Veel van onze leden ontmoeten elkaar digitaal in de Facebook-groep van de LVBHB. Je kunt er vragen stellen, foto's delen en ervaringen uitwisselen. Een groep voor en door (groeps)leden. De LVBHB groep heeft al 1500 leden!

Ook potentiële leden kunnen zo kennis maken met LVBHB en de mensen en schepen binnen de LVBHB.

Niet op Facebook? Wel nieuwsgierig naar de berichten op Facebook? Dan kun je ook een kijkje nemen op de Facebookpagina op onze website. Je kunt hier de geplaatste berichten volgen en de reacties lezen: https://www.lvbhb.nl/facebook/.

En voor wie op facebook zit:
https://www.facebook.com/groups/lvbhb/

Bron: LVBHB

**Te koop op Facebook**

Van vervallen tjalken tot in de puntjes onderhouden klippers komen voorbij in de Facebook groep Historische schepen te koop met nu 1283 leden. Particulieren en commerciële partijen kunnen hier hun schip te koop aanbieden.

Voor scheepsonderdelen is nu de groep (Historische) scheepsonderdelen te koop in het leven geroepen. Speciaal scheepsonderdelen voor historische schepen. Denk hierbij aan motoren, beslag, masten, tuig, stuurwiel, zeilen, een oud kompas, blokken etc. Vraag en aanbod worden hier bij elkaar gebracht. De eerste 500 leden meldden zich direct na het initiëren van deze groep aan.

Online weten leden van de LVBHB elkaar ook steeds vaker te vinden. Voor actualiteiten, evenementen en vragen en het delen van ervaringen kun je daar terecht. Een groep voor en door leden: LVBHB op Facebook.

Bron: LVBHB

**Motorenboekjes online**

De Werkgroep OMO (Oude Motoren en Opduwers) beschikt over verscheidene handboeken, werkplaatsboeken en ander instructiemateriaal van oude scheepsmotoren.
Het is de bedoeling die collectie in de komende tijd te ontsluiten door kopieën ervan online te zetten.
Vooralsnog staat hieronder een link naar een pdf met een index van wat er inmiddels digitaal beschikbaar is.
Dit is de stand van zaken van juli 2017.

Mocht u belangstelling hebben voor 1 of meer van deze handleidingen, kunt u een mail sturen naar omo@lvbhb.nl of webmaster@lvbhb.nl. De werkgroep OMO zorgt er dan voor dat u een kopietje krijgt van de pdf van de handleiding.
Klik hier voor een overzicht van de boekjes:
https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2010/11/OMO-lijst.pdf

Bron: LVBHB

**Nu ook FVEN vlaggen**

Naast de besproken Wimpels, die er zijn voor schepen welke in het Register Varend Erfgoed staan, heeft de Federatie nu ook een serie vlaggen ter beschikking met daarop de bekende slogan van de FVEN.
Alle scheepseigenaren, die het werk van de FVEN willen ondersteunen kunnen daar nu uiting aan gaan geven.




De afmetingen en prijzen (incl. porto in Nl) zijn:

30 x 50 cm, 10 euro
75 x 50 cm, 15 euro
150 x 100 cm, 20 euro

Deze vlaggen zijn te bestellen bij de Federatie. Het van toepassing zijnde bedrag kan worden overgemaakt op: IBAN NL 88 INGB 0004 3039 75 Ten name van "Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland" te Maasland, onder vermelding van:
NAAM SCHIP - NAAM EIGENAAR - ADRES - REDEN VAN BETALING (afmeting vlag)

Bron: Scheepspost

**Het grote misverstand register varende monumenten**




De vrijwilligers, die de Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) promoten, lopen structureel tegen een mening aan, die niet overeenkomt met de werkelijkheid. Veel scheepseigenaren, met name van de grotere Behoudsorganisaties leven in de veronderstelling, dat zij hun schip niet behoeven aan te melden bij het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN).

Zij zijn vaak van mening dat hun Behoudsorganisatie dat voor hen regelt. Dit is bezijden de waarheid, de BO's hebben allemaal hun eigen register, doch dat staat vooralsnog los van het RVEN.

Het RVEN wordt gebruikt en is van groot belang voor de belangenbehartiging, die voor de schepen door de FVEN wordt uitgevoerd. Pas als alle tot het Varend Erfgoed behorende schepen binnen het RVEN deelnemen kan de FVEN richting overheden en andere van belang zijnde organisaties zich presenteren als dé belangenbehartiger van het Varend Erfgoed.

De juiste weg qua belangenbehartiging is dus:
- Word lid van een Behoudsorganisatie van Uw type schip.
- Schrijf Uw schip daarnaast tevens in bij de FVEN in het RVEN.

Dit onafhankelijke register wordt bijgehouden onder de verantwoording van de Federatie, doch de schouwcommissies van de Behoudsorganisatie adviseren het Register daarbij, door de schepen die worden opgegeven met hun kennis voor te dragen voor Registratie.

Enige voorbeelden wat het FVEN voor U doet:

Ligplaatsen creëren tegen gereduceerd tarief in (museum)havens en historische steden. Hier heeft u onder andere de pas van het RVEN voor nodig!

Strijden tegen de steeds strenger en zwaarder wordende regels voor het varend erfgoed. Denk aan CvO keuring en onlangs de gestarte discussie mbt schonere motoren.

Belangenbehartiging voor de gehele sector in de breedste zin voor de sector varend erfgoed. Let wel varend erfgoed zijn de schepen van 50 jaar en ouder.

Kortom: 'Des te meer schepen in het register, des te beter we uw belangen kunnen behartigen'.

De procedure en andere zaken rond het kunt u lezen op de website van de federatie: http://www.fven.nl/rven-register/.

Bron: Scheepspost

**Oproep voor erfgoed-, museum- en historische havens**

Geslaagde tweede bijeenkomst van het Platform Erfgoedhavens Nederland (PEN)

De leden van diverse erfgoed-, museum- en historische havens zijn voor een tweede keer samen gekomen, tijdens een geslaagde bijeenkomst van het Platform Erfgoed Havens Nederland (PEN) op 'De Inspiratie' in Amersfoort. Het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC) was hier ook bij aanwezig om input te leveren voor het behoud van het Varend Erfgoed in Nederland.
Een belangrijk deel van het programma ging over wet en regelgeving. Zo kwamen de Erfgoedwet, de Woningwet en het Omgevingswet aan bod. Ook was er aandacht voor manieren waarop de havens het Varend Erfgoed op kunnen nemen in gemeentelijk beleid.
Het PEN deed ook een oproep aan alle erfgoed-, museum- en historische havens om in hun eigen gemeente te gaan lobbyen voor een motie over het Varend Erfgoed.
Het is belangrijk dat de gemeente in gaan zien welke waarde een haven met Varend Erfgoed heeft, zowel op economisch als maatschappelijk gebied.
De volgende bijeenkomst zal op 7 november 2017 plaats vinden.

Bron: Platform Erfgoedhavens Nederland

**Platform Erfgoedhavens Nederland voor 2e keer bijeen**

Een vol programma en een drukbezochte bijeenkomst was het gisteren op de tweede bijeenkomst van het Platform Erfgoedhavens Nederland (PEN). Het PEN is het nieuwe samenwerkingsverband van de Werkgroep Havens &




Ligplaatsen, de FVEN en het Mobiel Erfgoed Centrum (MEC). En natuurlijk van alle aangesloten erfgoedhavens, museumhavens, historische havens en traditionele havens van alle typen Varend Erfgoed die ons land rijk is. Samen vormen zij een belangrijk visitekaartje voor de grootste collectie varend erfgoed ter wereld!

Het PEN wil kennis delen, netwerken en ervaringen uitwisselen en knelpunten oplossen waar erfgoedhavens mee te maken krijgen. Deze bijeenkomst was grotendeels gewijd aan wet- en regelgeving. Dankzij een flinke lobby van de FVEN en twee bijna kamerbreed gesteunde moties op de Erfgoedwet staat het varend en ander mobiel erfgoed sinds 2015 op de kaart bij de rijksoverheid. De minister van OCW moet pal staan voor het mobiel erfgoed en streven naar uitzonderingsposities bij evident belemmerende wetgeving. Dat heeft direct resultaat opgeleverd: varende schepen worden volgens de Woningwet niet beschouwd als 'bouwwerk' en vallen niet onder de bouwregelgeving. Ook hier heeft een slimme lobby effect gehad.

Ook in de Omgevingswet, die waarschijnlijk in 2019 van kracht wordt, kan het varend erfgoed beter beschermd worden. Alle gemeenten en provincies moeten dan een Omgevingsvisie maken, waarin hun plannen en ambities staan voor de fysieke leefomgeving. En alle gemeenten moeten een Omgevingsplan maken, waarin staat wat waar op hun grondgebied wel en niet mag. Bij dat Omgevingsplan hoort ook een cultuurhistorische paragraaf, waarin staat waar welke cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. En daarin kunnen zij ook erfgoedhavens en varend erfgoed opnemen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed laat daarvoor nu een verkenning opstellen, die moet leiden tot een handreiking voor gemeenten. De FVEN en het MEC zijn hier nauw bij betrokken. Het PEN en de erfgoedhavens spelen straks een belangrijke rol. Zij kunnen gemeenten helpen om de cultuurhistorische waarde van hun maritieme ensembles, erfgoedhavens en varend erfgoed stevig in het Omgevingsplan op te nemen. De volgende bijeenkomst van het PEN is op 7 november 2017. Wees erbij!

Bron: Scheepspost

**Sluit je aan bij het Platform Erfgoedhavens Nederland**

Vanuit de werkgroep Havens & Ligplaatsen is het initiatief genomen om het Platform Erfgoedhavens Nederland (PEN) op te richten. Het is de bedoeling dat alle historische-, museum- en erfgoedhavens daar deel van uit kunnen gaan maken. Onder het aloude motto 'samen sta je sterker' denken we dat het juist nu een belangrijk moment is om gezamenlijk het hoofd te bieden aan de grote veranderingen die gaande zijn vanuit de toenemende regulering, maar ook de kansen te pakken die er liggen in het overleg met overheden.

Door de positie die het Mobiele Erfgoed in de Erfgoedwet heeft gekregen is de landelijke overheid zeer bereidwillig geworden om achter het Varend Erfgoed te gaan staan en

mee te werken om het behoud ervan te bevorderen. Nu is het zaak om dat ook op lokaal niveau voor elkaar te krijgen. Met de nieuwe Omgevingswet, die binnenkort in werking gaat treden, zijn er prachtige kansen om dat te doen. Dat betekent wel dat we ons als verenigde erfgoedhavens naar de overheid op moeten kunnen stellen als de partij waar ze niet omheen kunnen. In het overleg met de landelijke overheden is kennis nodig over de knelpunten op lokaal niveau, waarbij is gebleken dat wanneer die knelpunten goed bekend zijn, er bereidheid is om dit op te lossen. Omgekeerd zal veel van wat met de landelijke overheid wordt overeengekomen op lokaal niveau tot stand moet komen. Door kennis te delen binnen het Platform Erfgoedhavens worden lokale havens versterkt om dat binnen hun gemeente voor elkaar te krijgen.

Het Platform is een manier om kennis te delen en knelpunten waar vele havens tegenaan lopen op te lossen met hulp van ervaringen die bij andere havens zijn opgedaan. Bij de eerste bijeenkomst is gebleken dat het Platform Erfgoedhavens een belangrijke rol kan vervullen als netwerk van de mensen, die zich met al hun enthousiasme en kennis inzetten voor de meer dan 30 erfgoedhavens in Nederland. Het is de bedoeling om die gezamenlijke kennis via het Platform voor alle deelnemers beter toegankelijk te maken. Het landelijk organiseren van dit werk als kenniscentrum biedt ook mogelijkheden om gelden beschikbaar te krijgen, waardoor de organisatie kan professionaliseren. Er zijn al gesprekken gaande om geld beschikbaar te stellen om middels een cursus kennis op te doen over de veranderende wet- en regelgeving en wat dat betekent voor de havens met Varend Erfgoed.

In oktober 2016 hebben we met 12 havens een kleinschalige start gemaakt. In de opstartfase hebben we nog beperkte middelen om het Platform te organiseren, maar toch zijn we er nu aan toe om alle erfgoedhavens deel te laten nemen en op 16 mei 2017 houden we een tweede bijeenkomst.

Meld je nu aan bij het Platform Erfgoedhavens Nederland door een mail te sturen naar: roelbosch@ms-panta-rhei.nl
Vermeldt daarbij:
Je contactgegevens; de erfgoed- of museumhaven waar je deel van uitmaakt; of je in het bestuur zit of dat je de liggers vertegenwoordigt; de contact-gegevens van andere mensen van jouw haven die in de correspondentie van het PEN opgenomen willen worden (door daarin volledig te zijn spaar je ons een hoop werk uit!); en als je dat wilt, wat voor jullie haven belangrijke prioriteiten of knelpunten zijn.

Bron: Scheepspost

**AIS Het Automatic Identification System**

Het Automatic Identification System (AIS) is een wereldwijd systeem om automatisch schepen te identificeren en te volgen.

Hoe werkt het?
Het systeem bestaat uit een transponder/receiver.
De transponder zendt een signaal uit met je ingebouwde identificatie, het z.g. MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity). Er wordt informatie verzonden over de scheepsnaam, de radioroepnaam, het soort vaartuig, de positie, koers en snelheid. De receiver ontvangt alle AIS signalen die verstuurd worden door omringende schepen binnen het radiobereik. Ook walstations kunnen AIS gebruiken. Het AIS-signaal wordt verzonden via VHF-frequenties en wordt opgepikt door je marifoon antenne. Het signaal van AIS wordt via de VHF-frequenties (very high frequency) 161.975 Mhz en 162.975 Mhz uitgezonden. Dit zijn de marifoonkanalen 87 Hoog.
Voor het gebruiken van AIS (transponder/reciever) heb je dus een MMSI-nummer nodig. Dat kun je aanvragen bij het Agentschap Telecom. Je hebt hier wel het Basiscertificaat Marifonie voor nodig. De leverancier kan het MMSI nummer inprogrammeren in je apparatuur. Via de website van Telecom Nederland kun je je registreren,
https://www.agentschaptelecom.nl/onderwerpen/scheepvaart
Je kunt het AIS signaal uitlezen op een plotter, een radarscherm of via een navigatieprogramma op een laptop, PC scherm of tablet. Er zijn AIS-apparaten op de markt die los worden geïnstalleerd, waarbij je via een antenne-splitter de marifoonantenne kunt gebruiken. Er zijn ook gecombineerde marifoon-AIS transponders te koop, waarbij alles in een apparaat is geïntegreerd. Als je geen marifoon certificaat hebt, en deze ook niet wilt halen, zijn er ook enkel receivers te krijgen. Dan heb je wel los een antenne nodig. Er zijn klasse A en klasse B categorie transponders te koop, dit gaat over het vermogen waarmee je het signaal kunt verzenden. Voor de recreatievaart (Red: voor grote pleziervaart is type B niet toegestaan!) wordt in de regel een type B AIS gebruikt.Voor de beroepsvaart gelden aanvullende eisen m.b.t. de koppeling naar een elektronische kaart.

Wanneer is het verplicht?
Sinds 1 januari 2016 moeten de beroepsvaart en de recreatievaart langer dan 20 meter, en ook voor kleinere beroepsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving. op alle Nederlandse wateren, waar het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van kracht is, het AIS gebruiken. Al eerder was er voor deze schepen een verplichting op de z.g. aktewateren als de Rijn, Waal en Lek. Voor meer informatie over de AIS eisen op de Rijn (RPR) zie
https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/Folder%20AIS%20verplicht%20op%20de%20Rijn_tcm21-86142.pdf.
Voor recreatievaart onder de 20 meter is er dus geen verplichting. Wel is AIS een veilige aanvulling op je navigatie, zeker als je vaker op ruim water vaart, zoals de Noordzee of IJsselmeergebied of op vaarwaters met veel beroepsvaart, zoals de grote rivieren.

Vervangt AIS de radar?
Omdat AIS niet verplicht is op alle schepen, zijn er bijvoorbeeld met slecht zicht en/of mist altijd schepen die dan niet zichtbaar zijn. Deze zie je dan wel op de radar. Wel zijn er weer voordelen bij AIS, het heeft geen last van bruggen of hoge gebouwen en het kan als het ware 'om de hoek' kijken. Daarnaast heb je voor AIS geen roterende antenne nodig op een hoge plek en verbruikt het minder stroom dan een radar.

Conclusie:
De invoering van het AIS-systeem is een enorme stap in het veiliger maken van de scheepvaart. Het is erg handig om de scheepvaart om je heen te kunnen zien, hun koers en snelheid, en de scheepsnaam. Zo kun je direct via de marifoon een schip oproepen bij zijn juiste roepnaam om te overleggen.

Kijk ook op de website van Rijkswaterstaat. Via de zoekterm AIS vind je diverse informatie over AIS en de regels m.b.t. AIS.

Bron: Varen doe je samen

**Skûtsjes boven 20 meter moeten AIS installeren**

Zeilboten die langer zijn dan 20 meter worden niet vrijgesteld van de verplichting om zich te certificeren en een Automatisch Identificatie Systeem te installeren.
Dat schrijft minister Schultz van Haegen in een brief aan het IFKS-bestuur. Het bestuur had de minister gevraagd om een ontheffing, maar die geeft ze dus niet. De minister stelt dat ze dit op grond van de Binnenvaartwet niet kan doen.

Volgens nieuwe regels mogen schepen langer dan 20 meter niet op binnenwater varen wanneer ze niet over de juiste papieren en een AIS beschikken. Dit is een soort van track en trace systeem. In sommige gevallen zijn de zeilboten maar een paar centimeter langer dan 20 meter. De minister geeft wel aan dat de zeilboten het systeem niet nodig hebben wanneer ze naar de wedstrijd gesleept worden en de wedstrijd plaatsvindt in een deel van het vaarwater dat afgesloten is voor overig scheepvaartverkeer.

Inmiddels heeft Jelle Talsma uit Warten zijn skûtsje ingekort tot onder de 20 meter. Of dit voordeliger is dan een AIS installeren is maar de vraag. (WvD)

Bron: Scheepspost

**Privacy in relatie tot AIS gegevens**

Op grond van een vraag van de Autoriteit Persoonsgegevens, hoe wordt omgegaan met de privacy in relatie tot AIS gegevens, heb ik onderzoek laten uitvoeren door het bureau "Considerati". Deze week is het eindrapport van dit onderzoek definitief vastgesteld (zie bijlage). Ik zal u zo spoedig mogelijk over de consequenties van het rapport informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Melanie Schultz van Hagen

Het rapport is te downloaden via
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/23/privacy-en-ais-in-de-binnenvaart.

De conclusies van het rapport volgen hieronder.

Conclusie

In dit rapport is de vraag besproken in hoeverre er sprake is




van schending van de privacy indien AIS-gegevens worden doorgegeven en bijvoorbeeld gepubliceerd worden op Internet?

Daarnaast is ingegaan op de vragen in hoeverre deze gegevens door de vaarwegbeheerders (en wellicht anderen) nog voor andere, niet in de wet gespecificeerde doelen, gebruikt worden en in hoeverre deze gegevens worden doorgegeven aan derden, voor welke doelen en met welke grondslag? Hierbij is ook gekeken of voldoende gewaarborgd is dat de gegevens niet voor andere doelen worden gebruikt?

Zoals in het tweede hoofdstuk is behandeld, moeten schepen wanneer zij om binnenvaarwegen varen de AIS-gegevens uitzenden. Deze AIS-gegevens zijn door middel van een VHF-ontvanger die op de juiste frequentie is afgesteld door eenieder te ontvangen. De gegevens worden niet-versleuteld verstuurd. Zowel het Wetboek van Strafrecht, als ook de Wbp stellen echter beperkingen aan het mogen ontvangen van de informatie die wordt uitgezonden via AIS-apparaten. Dit laat onverlet dat de gegevens in de praktijk wel degelijk worden ontvangen en gebruikt. Het is hierbij van belang om te erkennen dat schippers worden verplicht de gegevens onversleuteld uit te zenden. Dit betekent dat het systeem dat gekozen is niet privacy vriendelijk is. Door de voortschrijding van de techniek zou door de wetgever kunnen worden overwogen of de verplichting om bepaalde gegevens door schippers te laten uitzenden ten behoeve van het vaarwegbeheer op een privacy-vriendelijker manier kan worden ingevuld.

Gebruik door vaarwegbeheerders
Voor wat betreft vaarwegbeheerders geldt dat zij voor het

doel van verkeersmanagement de persoonsgegevens die door de AIS-apparaten worden uitgezonden, mogen verwerken op basis van hun publiekrechtelijke taak.
Er heerst echter veel onduidelijkheid over wat er precies onder de taak van het verkeersmanagement valt. Bij de relevante partijen bestaan hierover verschillende meningen. Het is belangrijk om hier meer helderheid over te geven. Ook is het van belang om duidelijke bewaartermijnen vast te stellen en om deze ook na te leven. Op dit moment lijkt het erop dat er slechts beperkt termijnen zijn vastgesteld en dat deze bewaartermijnen niet of nauwelijks worden nageleefd als ze er wel zijn. Daarnaast moet worden vastgesteld of AIS-gegevens allemaal ongewijzigd opgeslagen moeten worden, of dat ze geanonimiseerd dienen te worden opgeslagen. Dit hangt af van het doel van de verdere verwerking. Van belang is om altijd te bepalen of het daadwerkelijk noodzakelijk is om persoonsgegevens te verwerken voor het bepaalde doel, waarbij ook de principes van proportionaliteit en subsidiariteit moeten worden meegenomen.

Het is voorts niet duidelijk bij welke partijen, personen en/of afdelingen binnen RWS als vaarwegbeheerder AIS-gegevens allemaal beschikbaar zijn. Dit is in ieder geval RWS CIV, het operationeel beheer en HAGO, maar het is niet duidelijk waar deze gegevens zich nog meer bevinden en hoe deze gegevens gebruikt worden. Dit leidt er in het verlengde toe dat er onduidelijk heerst over de vraag wie de beslissingen neemt ten aanzien van het verwerken van de persoonsgegevens, wie er toegang mag krijgen over de gegeven en hoe lang de gegevens bewaard worden.
Het wordt aanbevolen om dit voor heel RWS duidelijk vast te leggen, ook om te voorkomen dat voor toegang tot de gegevens wordt 'geshopt' bij de verschillende organisaties.

Gebruik door derden
Daarnaast hebben ook andere partijen, buiten de vaarwegbeheerders, toegang tot de AIS gegevens.
Zo zijn er een aantal private partijen, zoals Marine Traffic, vesselfinder.com en shipfinder.com, die AIS-gegevens verwerken. Het is zeer de vraag of deze verwerkingen van persoonsgegevens wel gebeuren in overeenstemming met de Wbp. Het is daarnaast ook niet duidelijk of deze organisaties de AIS-gegevens verzamelen met eigen ontvangers, of dat zij gebruik maken van particulieren die ontvangers hebben geplaatst.

Op het moment dat een organisatie persoonsgegevens verwerkt, ongeacht of de organisatie de AIS-gegevens zelf met een ontvanger verzamelt of niet, is de organisatie verantwoordelijke in de zin van de Wbp en moet de organisatie voldoen aan de vereisten in de wet.
De organisatie moet dan ook een rechtsgrondslag hebben als bedoeld in artikel 8 van de Wbp. Als de persoonsgegevens zonder grondslag worden verwerkt, is de verwerking in strijd met de Wbp.

Het zou echter kunnen zijn dat de private organisatie de verwerking op basis van toestemming van de schipper(s) doet. Dan moeten schippers deze toestemming ook kunnen intrekken. Wanneer de verwerking wordt gebaseerd op het gerechtvaardigde belang van de verantwoordelijke zal er een goede belangenafweging moeten zijn gemaakt en moet de schipper verzet kunnen aantekenen. Het is niet duidelijk op basis waarvan de private partijen de persoonsgegevens verwerken.

Daarenboven geldt dat verantwoordelijken die persoonsgegevens verwerken ook aan de andere vereisten in de wet moeten voldoen. Zo moeten ze bijvoorbeeld transparant zijn over de vraag waarom de gegevens worden verwerkt, of de gegevens aan anderen worden verstrekt dan wel publiek worden gemaakt en moeten er goede beveiligingsmaatregelen worden getroffen.

Het publiceren van AIS-gegevens van binnenvaartschepen op internet betreft een verstrekking van persoonsgegevens. Een verstrekking van persoonsgegevens moet altijd worden gebaseerd op een rechtsgrondslag uit de Wbp en zal door de verantwoordelijke in kwestie moeten worden bepaald. Vaarwegbeheerders zullen in dit kader moeten nagaan of een verstrekking van persoonsgegevens, door ze publiek beschikbaar te stellen, valt binnen verkeersmanagement en dus binnen hun publiekrechtelijke taak. Indien de verantwoordelijke de grondslag 'gerechtvaardigd belang' wil gebruiken voor de verstrekking, zal de aard en de gevoeligheid van de gegevens en de impact op de privacy van de binnenvaartschipper moeten worden meegewogen.

Bron: Kamerbrief 23 mei 2017 Minister van Infrastructuur en Milieu

**Verplichting CvO (Certificaat van Onderzoek) voor schepen groter dan 20 meter**

Alle pleziervaartuigen langer dan 20 meter (en als de Lengte x breedte x diepgang* 100 m3 of meer is) moeten volgens een nieuwe Europese Richtlijn worden gecertificeerd.

De certificaatplicht geldt ook voor de volgende typenschepen:
- Sleepboten, duwboten of sleepduwboten;
- Passagiersschepen (12 pers);
- Veerponten voor bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen (exclusief bemanning);
- Veerboten;
- Drijvende werktuigen;
- Binnenschepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervoeren en binnenschepen die bij deze schepen langszijde ligplaats mogen nemen.

De Binnenvaartwet met alles er omheen is op 1 juli 2009 in Nederland van kracht geworden. Er is voor Nederland een overgangstermijn ingesteld waarbinnen schepen een Certificaat van Onderzoek moeten hebben. Deze wordt vooral gebruikt voor de oudere historische bedrijfsvaartuigen. Die termijn loopt 30 december 2018 af!

Ben je eigenaar van een "certificaatplichtig" schip, heb je geen CvO en wil je gaan varen na 30 december 2018 dan moet je aan de (veel strengere) eisen voor schepen langer dan 20 meter voldoen om een CvO te krijgen.




Regel dus de keuring voor het certificaat vóór die datum en profiteer van de uitzonderingspositie van historische schepen.

De CvO inspectie dient te gebeuren door een erkend klassenbureau/keuringsinstantie. Dit wordt geregeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&M. Bekijk de lijst met goedgekeurde bureaus.
Er is enorm veel informatie te vinden over het CvO.
We zetten hier een aantal links op een rij die je verder kunnen helpen:
Lees hier de folder over het CVO van het LVBHB (Het historisch bedrijfsvaartuig), https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2017/01/LVBHB-folder-CvO-.pdf.
Lees de informatie over het CvO via de website van het LVBHB, https://www.lvbhb.nl/cvo/.
Bekijk de website vanhet NBKB (Nederlandse bureau keuringen binnenvaart), http://www.nbkb.nl/.
Lees veel informatie over het CvO via de website van Janneke Bos (Info 20M nummers),
https://bosq.home.xs4all.nl/.

Wat zijn de consequenties als je géén CvO hebt voor 30 december 2018?
1. Je mag niet meer zelfstandig varen; bezoek aan de werf kan alleen nog als je gesleept wordt.
2. Het schip daalt waarschijnlijk fors in waarde en wordt mogelijk onverkoopbaar.
3. Alsnog een CvO halen is uiterst lastig, zeer kostbaar en in vele gevallen vrijwel onmogelijk, omdat je dan aan de eisen voor moderne schepen moet voldoen.
Dus, heb je een schip dat CvO plichtig is, regel dan snel een keuring!

Bron: Varen doe je samen

**Over brandmerken ENI roepnaam en MMSI**

Voor het kunnen programmeren van een AIS zijn een aantal zaken nodig. Wacht niet tot het laatste moment met verzamelen hiervan. Als je de gegevens moet verstrekken aan de instantie die de inbouwverklaring moet afgeven en je moet ze DAN nog regelen….. ben je te laat en kost het je dus extra tijd (en dus geld) om het op een later moment te laten doen. Begin dus op tijd (bijvoorbeeld nu al).
De benodigde gegevens voor het programmeren van de AIS omvatten wat banale zaken als de lengte en breedte van het schip en hoever van de zij- en achterkant de antenne geplaatst is.
Echter…… ook zijn nodig een marifoon roepnaam, met bijbehorende ATIS-code en een MMSI (een soort uniek mobiel nummer van je schip).

En je moet ook een zogenaamd Europanummer (ENI) hebben.
o Een roepnaam bestaat in Nederland uit 2 letters en dan 4 cijfers. Deze is verbonden met je schip. Deze combinatie is door mensen redelijk simpel te onthouden.
o Een ATIS-code is niet meer en niet minder dan een "vertaling" van de roepnaam in tien cijfers. Dit nummer wordt automatisch verstuurt door marifoons en AIS en wordt ook automatisch herkend door het ontvangende station. Zo weten brug- en sluiswachters dus ook automatisch door wie ze zijn opgeroepen.
o Een MMSI (Maritieme Mobile Service Identiteit-nummer) is een nummer dat uniek is op de wereld en bij elke uitzending van gegevens wordt meegestuurd.
Het identificeert je "radiostation" (schip) en omvat informatie over land van herkomst etc.
o Een ENI (European Number of Identification) identificeert je binnenschip in Europa.Elk modern schip heeft zo'n nummer. Het is het voormalige scheepsnummer met een 0 er voor.

Van brandmerk naar ENI
Ons soort oude schepen heeft niet vroeger gelijk een ENI uitgereikt gekregen want dat bestond toen nog niet.
Maar niet getreurd…..het Europanummer of ENI is in Nederland gebaseerd op een inschrijving in het kadaster.
Dat kan een recente inschrijving zijn maar ook een oude waaronder het schip eens ingeschreven heeft gestaan in het register.
Met die inschrijving kan je komen tot een ENI.
Een inschrijving in het kadaster, leidt tot een brandmerk dat ergens in je schip is "ingebeiteld".
Het brandmerk en de plaats daarvan staan, als het goed is, beschreven in de koopakte van je schip.
Anders kan je via de liggers-database (http://www.lvbhb.org/LSD/ZoekInLiggers_01.php) trachten een brandmerk van je schip te achterhalen.
Het kan zijn dat je schip in haar leven meerdere verschillende inschrijvingen heeft gehad en dus ook meerdere verschillende brandmerken. Neem dan de laatste die je kan vinden.

Bij schepen die in het Nederlands Kadaster zijn geregistreerd, bestaat het brandmerk uit een doorlopend nummer, rubriek, kantoor en jaar van teboekstelling. Rubriek is een Z voor Zeevaart, B voor Binnenvaart of V voor Visserij. Als je b.v. het brandmerk: 460 B Leid 1927 bekijkt dan kun je hieruit herleiden dat het de 460e inschrijving is geweest van een Binnenvaartschip in Leiden en de registratie is geweest in 1927.

Belangrijke elementen voor het herleiden van een ENI uit het brandmerk zijn het volgnummer en het kantoor van inschrijving. In het voorbeeld zijn dat dus 460 en Leiden. Elk kantoor heeft voor samenstelling van het ENI haar eigen set cijfers gekregen. Voor Leiden is dat 303.

Voor de overige cijfers verwijs ik naar: https://nl.wikipedia.org/wiki/Officieel_scheepsnummer.
Om dan tot een ENI te komen, neem je de cijfers van het kantoor (in dit voorbeeld dus 303) en het volgnummer en je zet deze achter elkaar met net zoveel nullen er tussen als nodig zijn om het getal 7 cijfers lang te maken.
En als laatste komt er dan nog een 0 voor om van het scheepsnummer van 7 cijfers, een ENI van 8 cijfers te maken. In het voorbeeld komt er na de 303 van Leiden 1 extra 0 en dan 460. Het uiteindelijke ENI wordt dan 03030460.

Het schip met brandmerk: 2886 B Rott 1928 krijgt via deze methode ENI: 02302886

Voor je CvO moet het ENI in grote contrasterende cijfers op beide zijkanten en achterkant van je schip leesbaar zijn.

Let op!! Het ENI is dan wel het ENI dat ook door IL&T (het ministerie dat verantwoordelijk is voor uitgifte van ENI's) zou worden uitgegeven maar het is nog niet officieel bij IL&T geregistreerd!!
Dit registreren kan alleen door IL&T gebeuren en dat doen ze alleen als er een aanvraag door een keuringsinstantie (zoals NBKB) wordt gedaan. Deze sturen dan een aanvraag in naar IL&T, en uitgaand van de brandmerkgegevens wordt je schip dan netjes en officieel voorzien van het ENI dat je ook zelf al had gegenereerd en dit wordt ook als zodanig opgenomen in de database van IL&T.
IL&T meldt dit terug aan NBKB en die kan het dan weer aan jou bevestigen.

Om dit voor elkaar te krijgen moet je wel de verplichting aangaan voor het laten doen van een CvO-keuring door NBKB. Dit kan b.v. Rob Klaassen zijn van Akwadrant Scheepstechniek (www.akwadrant.com).
Je kan echter, in elk geval met Rob Klaassen, afspreken dat de CvO-keuring dan op een moment gebeurt wanneer jij dat wilt. Dan kan dus theoretisch zelfs december 2018 zijn maar het mag uiteraard ook eerder. Aangezien je toch een CvO nodig hebt om na 2018 te blijven varen, is dit op zich een aardig "sluipweggetje".
Dit traject van officieel laten vastleggen van je ENI kost, inclusief informatie aanleveren aan Rob Klaassen, ongeveer een week. Uiteraard kan je e.e.a ook regelen via de keuringsinstantie waarmee je mogelijk al in zee gegaan bent voor een CvO-keuring.

<u>Roepnaam/ATIS en MMSI</u>
Mogelijk heb je al een roepnaam (met ATIS-code) en mogelijk ook al een MMSI. Dat kan als je al eerder een registratie hebt gedaan in het verplichte frequentiegebruikersregister.
Iedereen die gebruikmaakt van een marifoon (vast of mobiel) of een AIS moet deze apparaten namelijk verplicht melden in dat frequentiegebruikersregister. In dat register kan je deze gegevens ook altijd weer opvragen.
Als je nog niet eerder een registratie hebt gedaan in het frequentiegebruikersregister moet je dat doen VOOR je je AIS voor eindcontrole en testen aanbiedt.
Anders kan de testende instantie namelijk de AIS niet programmeren en dan ook geen inbouwverklaring afgeven!!

Om een registratie te kunnen doen heb je wat gegevens nodig van je schip.Een aantal weet je vermoedelijk uit je hoofd zoals naam, lengte, breedte, diepgang.
Buiten die gegevens kan je bij je registratie ook brandmerk en ENI opnemen. Die zijn niet verplicht maar je had ze toch al uitgezocht om een ENI mee samen te stellen, dus kan je ze net zo goed opnemen.

De link naar het gebruikersregister is: https://loket.at-ez.nl/VVNR/faces/infra/pages/Welkom.jspx?locale=nl

Voor het inloggen in het frequentiegebruikersregister heb je een DigID nodig. Zorg dat je die op tijd bij de hand hebt want als je hem niet (meer) hebt, moet je een nieuwe aanvragen en dat kan enkele dagen tot enkele weken duren…… Het "inloglinkje" staat op de pagina een beetje onopvallend links bovenin.
Als je bent ingelogd, wijst de rest zich eigenlijk vanzelf. Lees goed wat er ingevuld moet worden. Er staan bij bijna elk veld kleine gele blokjes met een i er op waaronder uitleg zit. Als je hier met je muis boven zweeft, komt de uitleg tevoorschijn.
Let er op dat je de hele procedure afloopt tot de pagina waarin je bevestigd krijgt dat je via email de nieuwe of gewijzigde gegevens opgestuurd krijgt met een kopie op papier naar het adres waarop je staat ingeschreven met je BSN (burger Service Nummer).
Pas dan is namelijk je registratie definitief!

De roepnaam en bijbehorende ATIS en MMSI worden per direct uitgegeven en zijn ook direct zichtbaar na de laatste pagina. Noteer deze voor jezelf. Ben je per ongeluk voorbij die laatste pagina gegaan kan je elk moment weer terug naar je registraties en de gegevens daar lezen.

Bron: LVBHB

**Oproep deel je ervaringen over CVO-CBB**

Zoals elders op de website van de LVBHB staat verzamelt de vereniging ervaringen over wat de obstakels zijn om ons Varend Erfgoed gecertificeerd te krijgen voor het CVO of CBB: wat voor aanpassingen worden vereist, en wordt er op een redelijke manier gekeken naar wat 'klaarblijkelijk gevaar is'?

Tijdens Hassailt hebben een aantal schippers hun ervaringen gedeeld. Deze ervaringen hebben meer inzicht gegeven in wat de grootste knelpunten zijn, en soms ook wat de oplossing is. Het formulier met vragen dat daarvoor is gebruikt is nu via deze website beschikbaar. Deel je ervaringen! Het kunnen ervaringen van een eerste aanvraag of van een herkeuring zijn.

Het ligt voor de hand dat je aan de vereiste gaskeuring, brandblussers of vlakrapport moet voldoen. Interessanter is wat je aan je machinekamer en stuurinrichting moe(s)t aanpassen, of je ankers te licht zijn bevonden, of dat je vaarsnelheid te gering is. Er zijn verschillen van mening over of een blauw bord vereist is en of een waterdicht schot voorin volgens het CBB vereist is of dat het een

aanvullende eis van de verzekeringsmaatschappij is.
In de ALV tijdens Hassailt is de vraag aan de orde gekomen of andere verzekeringsmaatschappijen dan de EOC een waterdicht schot eisen. Als je hier ervaring mee hebt, vermeld het dan op het formulier.

Het vaargebied waarvoor je gekeurd wordt bepaalt voor een deel de eisen waarop wordt getoetst. Een van de oplossingen die daarom tijdens de gesprekken bij Hassailt aan de orde is gekomen is dat je het vaargebied van je certificering kunt beperken, bijvoorbeeld als de vereiste vaarsnelheid niet wordt gehaald. Op die manier kun je zorgen dat je nu wel onder de overgangsregeling valt.
Het is mogelijk om later binnen de eisen van de overgangsregeling het vaargebied uit te breiden, wanneer je wel aan de gestelde eisen voor het ruimere vaargebied voldoet.
Er wordt door de commissie Wet- en Regelgeving overleg gevoerd met de ministeries van OCW en I&M over de CVO-CBB problematiek. Daarvoor is een sterk, en met feiten onderbouwd verhaal nodig over de mogelijke gevolgen van de CVO-CBB verplichtingen voor de varend erfgoed vloot. Deel daarom je ervaringen.

Roel Bosch
Commissie Wet- en Regelgeving
Om naar de vragenlijst CVO-CBB te gaan, zie https://www.lvbhb.nl/vragenlijst_cvo-cbb/.

Bron: LVBHB

**CBB CvO buddy**

Vragen, vragen, vragen. Wat moet er nou met mijn schip gebeuren om het CBB (CvO) te krijgen?

Op de LVBHB website staat veel info, https://www.lvbhb.nl/cvo/. Maar toch hikken verschillende schippers tegen de eisen aan. Niet nodig! Er is nog tijd, maar pak het wel aan.
Een groot aantal schepen heeft het certificaat al, een aantal is al voor de herhaling geweest. Zie https://www.lvbhb.nl/de-vereniging/bokkepoot-2/artikelen-uit-de-bokkepoot/cvo-hercertificering-en-meer/.
Van die ervaring kunnen we natuurlijk gebruik maken.
Het bestuur wil ervaren rotten koppelen aan schippers met certificaat-vrees. Zo wordt er een 'buddy' netwerk gemaakt.
Ben je dus nog niet gecertificeerd en wil je een vraagbaak?

Mail je naam, adres en telefoonnummer naar cvo@lvbhb.nl met de vermelding: NOG NIET
Ben je gecertificeerd en wil je een collega-schipper wel helpen (per mail, telefoon of in persoon)? Mail je gegevens naar cvo@lvbhb.nl met de vermelding: GECERTIFICEERD.
Bekijk wie helpen kan op deze pagina, https://www.lvbhb.nl/buddy-pagina/ (alleen voor ingelogde leden LVBHB).
Nog even de feiten:
o Tot en met 30 december 2018 geldt de overgangsregeling van de nieuwe binnenvaartwet.
o Schepen langer dan 20 meter (of met een omschreven blok (zie https://www.lvbhb.nl/wet-en-regelgeving/blokvolume-cvo/) van het onderwaterschip groter dan 100 m3) moeten gecertificeerd zijn.
o Gedurende de overgangstermijn worden pleziervaartuigen gekeurd op basis van 'klaarblijkelijk gevaar'.
o Als de overgangstermijn is afgelopen moeten deze schepen (als ze nog niet gecertificeerd zijn) aan de nieuwbouweisen voldoen.
o Geen certificaat na 30/12/2018 betekent niet varen! Dat betekent ook: moeilijker verkoopbaar, waardevermindering en duur slepen voor een werfbeurt.
o Pas op: sommige ligplaatsvergunningen gelden alleen voor een varend woonschip.

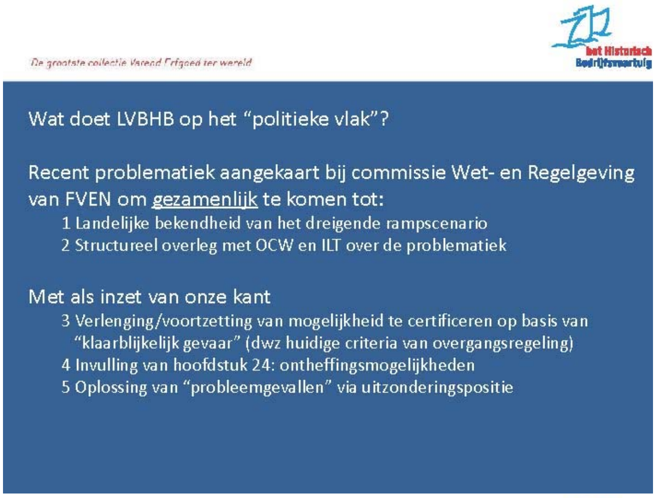
Bron: LVBHB

**Presentatie CBB CvO**

Tijdens de zomervergadering van de LVBHB in Hasselt presenteerde voorzitter Rolf van der Mark de verschillende facetten van de certificering van ons varend erfgoed. Zaken zoals: wat is er bereikt door de behoudsorganisaties zoals de LVBHB, wat kan er nog gedaan worden en wat zijn de consequenties van het niet gecertificeerd zijn.

De presentatie is te downloaden (PDF, 700kB) via, https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2017/08/ALV-2017-07-28-CBB-sheets.pdf.

Enkele pagina's uit de LBHB presentatie:







Bron: LVBHB

**Platform Erfgoedhavens Nederland houdt enquête over CBB en CvO-R**

Einde overgangstermijn CBB en CvO-R nadert!
Einde deel Varend Erfgoedvloot ook?!

Nog anderhalf jaar te gaan voordat de overgangstermijn voor het CBB en CvO-R op 30-12-2018 eindigt.
Zou het gaan lukken? Zou het echt op tijd gaan lukken?? Zullen echt alle scheepseigenaren van grotere schepen vóór 30-12-2018 hun historische schip gecertificeerd hebben voor het CBB of CvO-R? Zou het ze lukken, al die scheepseigenaren van historische schepen langer dan 20 meter of met een blokvolume groter dan 100 m3?

We hebben het dan niet alleen over die schippers die nu al het water dun varen. Die zullen hun zaakjes wel op tijd op orde hebben. Maar we hebben het ook over scheepseigenaren die veelal stilliggen. Bijvoorbeeld omdat ze hun schip nog aan het opknappen zijn. Of omdat ze inmiddels op leeftijd zijn en ertegen opzien om weer aan het klussen te moeten. Of juist omdat ze jong zijn en de investeringen voor de noodzakelijke aanpassingen hun financiële draagkracht te boven gaan. Of omdat ze hun schip vooral gebruiken als woning op het water met een droom om ermee te gaan varen ... later. Of omdat ze niet goed weten of hun schip wel aan de eisen voldoet en niet weten hoe ze daarachter kunnen komen.

Of - en dat is nog veel ongrijpbaarder - omdat ze nog nooit gehoord hebben van het CBB of CvO-R en geen idee hebben dat zij daarvoor iets zouden moeten regelen.

Want niet alle eigenaren van de wat grotere historische schepen zijn aangesloten bij een behoudsorganisatie voor varend erfgoed. Niet alle scheepseigenaren lezen de websites van hun scheepsverzekeraar. Of bezoeken beurzen als de HISWA Klassiek of de Traditionele Schepenbeurs. Of nog onwaarschijnlijker: lezen de Staatscourant, waarin de minister van I&M de certificaatplicht heeft bekendgemaakt. Zou het echt lukken om ál deze scheepseigenaren met een schip dat onder de certificaatplicht valt op tijd te informeren en ertoe te bewegen hun schip voor 30-12-2018 te laten certificeren?

*Is er voor hem straks een toekomst met varend erfgoed?*


JB

Dream on ... dat is toch te mooi om waar te zijn!
De grote vrees is dat een deel van de schippers het niet zal doen. Ofwel willens en wetens, ofwel volledig onwetend. Dan kun je zeggen: pech gehad, ze hebben genoeg tijd en gelegenheid gehad. Maar het gaat niet om die schippers; het gaat om die historische schepen! Want wat gaat er dan na 30-12-2018 gebeuren met die historische schepen die niet op tijd gecertificeerd zijn? Gaan die dan eenvoudigweg verloren? Schrijven we een deel van de Varend Erfgoedvloot dan simpelweg af, alleen maar omdat hun huidige eigenaren het niet op tijd wisten of gedaan hebben? Dat kan toch niet waar zijn? Zo ga je toch niet met je maritieme cultureel erfgoed om!

<u>Wat als je schip na 30-12-2018 geen CBB of CvO-R heeft?</u>
Want wat zijn de gevolgen als een eigenaar van een historisch schip niet voor 30-12-2018 een CBB of CvO-R heeft?
- Het schip mag niet meer zelfstandig varen, maar moet gesleept worden.
- Het schip keldert in waarde en wordt mogelijk zelfs onverkoopbaar.
- Het schip moet, indien het alsnog wil mogen varen, gekeurd worden alsof het een nieuwbouwschip is. En dat is voor historische schepen zo goed als onmogelijk.
- Grote kans dat zo'n schip uiteindelijk eindigt bij de scheepssloperij.

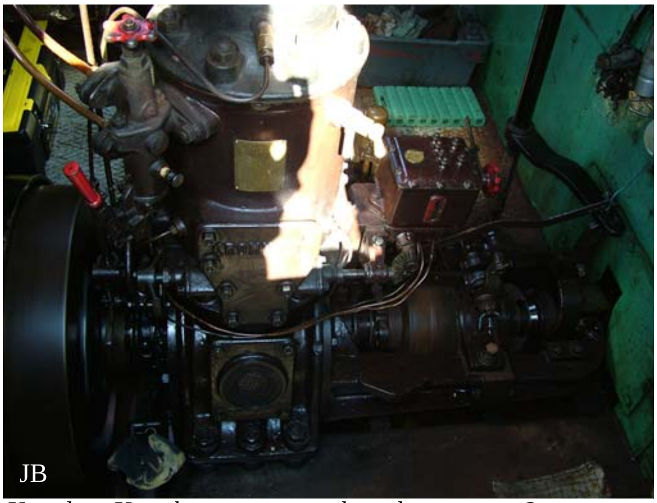
<u>Wat hebben FVEN en behoudsorganisaties al gedaan?</u>
Voor de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en voor de behoudsorganisaties van het grotere varend erfgoed, de LVBHB (Het Historisch Bedrijfsvaartuig), de VDMS (Vereniging de Motorsleepboot), de BASM (Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten) en de VKZ (Vereniging Kotterzeilen) is de vraag hoeveel historische schepen niet op tijd gecertificeerd zijn een grote zorg. Een hele grote zorg zelfs. Want wat kunnen zij nog meer doen dan voortdurend hun leden oproepen op tijd te certificeren en informatie verstrekken in maritieme bladen en op beurzen en evenementen? En dat hebben de FVEN, de LVBHB, de BASM, de VDMS en de VKZ op alle mogelijke manieren gedaan. Maar hoe moeten zij die scheepseigenaren bereiken die geen lid zijn van een behoudsorganisatie, of die zij niet spreken bij beurzen en evenementen?

<u>Enquête over CBB of CvO-R door Platform Erfgoedhavens Nederland</u>
Ook het Platform Erfgoedhavens Nederland (PEN) heeft zorgen. Want er zijn ook signalen uit museumhavens, historische havens en erfgoedhavens dat scheepseigenaren twijfelen of zij op tijd hun CBB of CvO-R zullen halen. Daarom heeft het PEN, dat zo'n 30 erfgoedhavens in zijn bestand heeft, recent een kleine enquête uitgezet.
Daaruit bleek dat nu zo'n 25% van de scheepseigenaren een CBB of CvO-R op zak heeft en dat 50% een keuring voorbereidt. Maar daaruit blijkt ook dat 15% nog twijfelt of ze het zullen doen, terwijl zo'n 10% aangeeft geen CBB of CvO-R aan te zullen vragen. De redenen daarvoor zijn divers, maar kosten, leeftijd en dan maar niet meer gaan varen worden vaker genoemd. En dat terwijl veel museumhavens als voorwaarde stellen dat er alleen varende

schepen mogen liggen... Het PEN heeft zijn zorgen hierover gemeld bij de FVEN. Want wat te doen als schippers de kosten om hun schip op tijd gecertificeerd te krijgen niet bij elkaar kunnen krijgen? En wat te doen als museumhaven-beheerders niet-gecertificeerde en dus niet-varende schepen hun ligplaats afnemen? En wat te doen als er lege plekken in museumhavens komen? En wat te doen met museale schepen, die niet meer welkom zijn in museumhavens ... belanden die gewoon op de sloop?

Enquête over ervaringen met CBB en CvO-R keuringen
Nu steeds meer schippers hun schepen laten keuren krijgen we ook meer inzicht in hun ervaringen. Daarom houdt de FVEN Commissie Wet- en Regelgeving een enquête via een vragenlijst. En dankzij deze ervaringen kan de FVEN effectiever met de ministeries van OCW en I&M overleggen over oplossingen bij knelpunten met het CBB of CvO-R.

Heb je inmiddels ervaring met een keuring of herkeuring voor een CBB of CvO-R, laat dan je ervaringen aan ons weten via https://www.lvbhb.nl/wet-en-regelgeving/oproep-deel-je-ervaringen-over-cvo-cbb/.




*Kan deze Kromhout motor straks ook nog varen?*

We krijgen nu bijvoorbeeld een beter beeld van de kosten van een CBB of CvO-R. Bijna alle schippers moeten wel het een en ander aanpassen aan hun schip, en vaak doen ze dat zelf. Toch zijn veel schippers zo'n €4.000 tot €5.000 kwijt aan materiaalkosten. Soms nog meer als ze werk moeten uitbesteden of als ze nog een AIS moeten aanschaffen, waarvoor nu geen subsidie meer beschikbaar is. Verder lijkt er nog onduidelijkheid of discussie te zijn over een aantal vereisten, zoals een waterdicht aanvaringsschot, het juiste ankergewicht, de positie van de lenspomp en de vereiste minimale vaarsnelheid gekoppeld aan de diverse vaargebieden. Het lijkt erop dat verzekeringsmaatschappijen die ook keuren soms criteria hanteren die verder gaan dan de CBB-eisen.
Voor specifieke schepen, bijvoorbeeld schepen met een zijschroef, sleepschepen, schepen met opduwer of schepen met een antieke scheepsmotor zou naar specifieke oplossingen gezocht moeten kunnen worden.
Het goede nieuws is tenslotte wel dat veel schippers het op zich goed vinden om specifiek te letten op de veiligheid aan boord van hun schip. Daartoe geeft het CBB of CvO-R dan toch een goed houvast.

Martine van Lier en Roel Bosch

**NBKB start wetsite voor de binnenvaart-wetgeving**

De wet- en regelgeving waaraan binnenvaartschepen dienen te voldoen is zeer complex. Op internet is deze moeilijk, deels, of niet up to date beschikbaar. Binnenvaartwet.eu heeft in nauwe samenwerking met RBV-Advies het op zich genomen om een wet- en regelgeving site te bouwen welke de totale binnenvaart wet- en regelgeving omvat.
Een deel van de wetgeving op de site is bovendien bewerkt, de overgangsbepalingen worden bij de betreffende artikelen getoond. Hierdoor wordt veel bladeren voorkomen.
De site is een initiatief van NBKB, een certificeringsbureau voor de binnenvaart.

Binnenvaartwet.eu heeft het op zich genomen om er zorg voor te dragen dat de site volledig up to date is en wordt gehouden. Binnenvaartwet.eu is een stichting en heeft daardoor geen winstoogmerk. Het opzetten van een dergelijke website, bijhouden en afnemers blijvend informeren over wijzigingen van wet- en regelgeving gaat helaas echter niet voor niets.

Daarom heeft Binnenvaartwet.eu twee soorten abonnementen op haar wet- en regelgeving site en wel:
- Een volledig abonnement voor de volledige wetgeving welke dan ook uiteraard gedownload kan worden
- Een beperkt abonnement voor diegene die uitsluitend de wet- en regelgeving waarvan tijdens het inspecteren ten behoeve van de certificering gebruik gemaakt wordt, inzichtelijk willen hebben en kunnen downloaden.

De kosten voor een volledig abonnement zijn EUR 150,- en voor een beperkt abonnement EUR 35,- per jaar, exclusief BTW.

Op de site is ook een mind-map beschikbaar die een volledig en duidelijk overzicht geeft over de binnenvaart wet- en regelgevingen. Inbegrepen in het abonnement zit ook dat wanneer er wijziging in wet- en regelgeving plaatsvindt de abonnees automatisch geïnformeerd.

Bron: Scheepspost

**Certificering van Nederlandse traditionele en nieuw gebouwde zeilende passagiersschepen**

Naar aanleiding van de motie (31409, nr.145) van de leden De Boer en Jacobi over dit onderwerp kan ik u het volgende melden:

Verzoek onderzoek keuring en certificering zeilende passagiersschepen door ILT
De motie verwijst naar de verandering in de internationale certificering van de categorie zeilende passagiersschepen. Vóór 1 oktober 2016 deed Register Holland (RH) alle inspecties voor de nationale certificaten en de voorinspectie ten behoeve van de internationale certificering van de zeilende passagiersschepen, waarbij ILT verantwoordelijk was voor de eindinspecties voor de internationale certificaten. Vanwege EU-verplichtingen is deze constructie

niet meer mogelijk omdat RH geen EU-erkend bureau is (richtlijn 2009/45/EC). Dit betekent dat RH niet bevoegd is om de (voor)inspecties voor internationale certificaten uit te voeren. In plaats daarvan heeft, na een uitvraag onder kandidaten die aan de eisen van de EU-verplichtingen voldoen, RINA zich gemeld en is deze vervolgens aangewezen als klassenbureau voor alle certificering die deze schepen nodig hebben. Deze schepen kunnen voor de nationale certificering ook nog altijd terecht bij RH.
Dit betekent dat er voor de nationale certificering in de praktijk geen veranderingen zijn. Er zijn geen concrete problemen bij de ILT bekend voor wat betreft de nationale certificering.

Voor internationale certificering moeten deze schepen (circa 35) nu naar RINA, in plaats van voorheen RH en ILT. Inmiddels loopt voor de meeste schepen het inspectieproces door RINA of is dit afgerond. Er zijn geen inhoudelijke problemen bekend bij deze overgang naar RINA en er zijn tot op heden geen redenen om te veronderstellen dat schepen niet op tijd voor het nieuwe seizoen gecertificeerd zullen zijn. Wel is gebleken dat de kosten bij RINA (in een aantal gevallen flink) hoger zijn. ILT heeft dit onderzocht en heeft geconstateerd dat de tarieven die RINA vraagt marktconform zijn. Het gaat om een bureau dat EU-erkend is en daarmee moet voldoen aan alle internationale eisen. Daarom moet RINA meer kosten maken om aan de eisen te voldoen.
Het is door de internationale eisen niet meer mogelijk inspecties voor internationale certificaten te laten doen door een niet-EU erkend bureau. Dit betekent dat een terugkeer naar de situatie van vóór 1 oktober 2016, waarbij RH de voorinspecties deed, niet meer mogelijk is. De ILT deed voor deze categorie schepen vóór 1 oktober 2016 de keuring en certificering slechts in zeer beperkte mate zelf. Als de ILT zelf de schepen zou gaan keuren en certificeren betekent dit een structurele verhoging van de inzet bij de ILT van minimaal twee voltijds inspecteurs met specifieke kennis. In geval van kostendekkende uitvoering door de ILT zullen de kosten die de schippers moeten maken naar verwachting niet veel verschillen van de kosten in geval van certificering door RINA.
Er is dus geen voordeel om deze certificering bij de ILT neer te leggen.

<u>Verzoek bekijken verbetering standaard voor nieuwbouw zeilschepen</u>
Sinds begin dit jaar is een traject gestart om het normenkader voor de zeegaande zeilschepen te evalueren en waar nodig te herzien. Daarbij wordt de sector nauw betrokken. Hoewel deze schepen, gelet op het bijzondere karakter niet geheel kunnen voldoen aan de internationale eisen voor passagiersschepen is het uitgangspunt dat het veiligheidsniveau van de nationale regels gelijkwaardig is aan internationale veiligheidseisen. Het voornemen is om vervolgens internationale acceptatie te verkrijgen voor deze standaard. Een ander deel van de evaluatie betreft de standaard voor bestaande zeilschepen. Gebleken is dat deze standaard op onderdelen verbetering behoeft.
Voorstellen daartoe zullen in overleg met de bedrijfstak worden uitgewerkt.
Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.



*Pleziervaartuigen met een zeevaartregistratie varen ook op de binnenwateren. Ze moeten ook een CBB hebben!*

Bron: Kamerbrief 23 mei 2017 Minister van Infrastructuur en Milieu

**Certificaatplicht voor pleziervaartuigen die geregistreerd staan als zeeschepen**

Enige tijd was er verwarring omtrent de certificaatplicht voor de binnenwateren voor pleziervaartuigen die als zeeschip geregistreerd staan. Men dacht zelfs dat het een legale manier was om onder de certificaatplicht uit te komen. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) heeft echter recent aangegeven dat dit niet juist is.

Hieronder de tekst van de ILT:

<u>Certificaatplicht</u>
*Welke schepen een binnenvaartcertificaat moeten hebben, is geregeld in de artikelen 6 en 7 van het Binnenvaartbesluit. Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten, artikel 7 Binnenvaartwet.*

<u>Registratie</u>
*Om vast te stellen aan welke regels een schip moet voldoen is de registratie van belang. Bij de bouw van een schip bepaalt de eigenaar de bestemming van het schip.*
*Door de eigenaar wordt gekozen of het schip gebouwd wordt volgens de regels voor de zeevaart, de binnenvaart of de visserij. Op grond daarvan laat de eigenaar zijn schip registeren als zeeschip, binnenschip of vissersschip.*

*Zeeschepen op binnenwater*

*<u>Gecertificeerde zeeschepen op communautaire wateren</u>*
*Gecertificeerde zeeschepen kunnen op de Nederlandse binnenwateren volstaan met de certificaten voor de zeevaart, volgens de condities van dat certificaat.*
*Voor grensoverschrijdende vaart op de Rijn is een "certificaat voor zeeschepen op de Rijn" vereist.*

*<u>Certificaat voor zeeschepen op de Rijn</u>*
*Voor ingebruikneming van het schip moet door onderzoek zijn vastgesteld dat voldaan is aan het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Het certificaat mag niet langer geldig zijn dan de geldigheid van de aanwezige certificaten voor de zeevaart.*

*<u>Zeeschepen die voor de vaart op zee geen certificaat nodig hebben</u>*
*Een zeeschip dat geen certificaat van de vlaggenstaat heeft waaruit blijkt dat het een toereikend veiligheidsniveau heeft voor de vaart op zee, moet op de binnenwateren voldoen aan de voorwaarden zoals die van toepassing zijn voor eenzelfde type binnenschip. Documenten zoals een zeebrief en een CE-markering zijn niet gelijkwaardig aan een certificaat gebaseerd op veiligheidseisen.*

*Bijvoorbeeld:* ***Een zeegaand pleziervaartuig op binnenwater moet voldoen aan de eisen voor een binnenvaart pleziervaartuig als er - gezien de afmetingen - certificaatplicht is.***
*Om in aanmerking te komen voor een certificaat mag tot eind 2018 gebruik worden gemaakt van de overgangsbepaling zoals van toepassing voor een binnenvaart pleziervaartuig (klaarblijkelijk gevaar).*
*Laten zij zich pas na die datum certificeren, moeten ze voldoen aan de voorschriften die dan van toepassing zijn zonder gebruik te kunnen maken van overgangsbepalingen.*

*<u>Binnenschip</u>*
*De Binnenvaartwet definieert een binnenschip als volgt: vaartuig dat is bestemd voor de vaart op de binnenwateren of op dienovereenkomstige buitenlandse wateren;*

*Het Burgerlijk Wetboek Boek 8 Artikel 3 zegt het volgende: In dit wetboek worden onder binnenschepen verstaan de schepen die als binnenschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.*

*Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, Deel I, Hoofdstuk 1, Algemene bepalingen , Artikel 1.01*
*Binnenschip: een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;*

*De Richtlijn 2006/87/EG ,Deel I, Hoofdstuk 1, Algemene bepalingen , Artikel 1.01*
*Binnenschip: een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren.*

*<u>Zeeschip</u>*
*Binnenvaartwet zegt daarover,*
*Zeeschip: schip dat blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebruikt voor de vaart op zee;*

*Burgerlijk Wetboek Boek 8 Artikel 2 zegt daarover,*
*In dit wetboek worden onder zeeschepen verstaan de schepen die als zeeschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers en blijkens hun constructie uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.*

*Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn zegt daarover*
*Deel I, Hoofdstuk 1, Algemene bepalingen , Artikel 1.01*
*Zeeschip: een schip dat is toegelaten voor de zee- of kustvaart en overwegend daartoe is bestemd*

*De Richtlijn 2006/87/EG zegt daarover*
*Deel I, Hoofdstuk 1, Algemene bepalingen , Artikel 1.01*
*Zeeschip: een schip dat is toegelaten voor de zeevaart.*

Bron: Email ILT



**Twintig meter grens is probleem voor IFKS**

Het bestuur van de IFKS heeft minister Schultz van Haegen een brief gestuurd waarin ze vraagt om ontheffing van de CvO- en AIS-plicht voor een twintigtal skûtsjes.
Circa een derde van de skûtsjes die in de IFKS meevaren zijn een paar centimeter langer dan 20 meter.
Deze schepen zouden veel grotere kosten krijgen als ze voor het CvO gekeurd moeten worden en een AIS moeten aanschaffen.

Het langste skûtsje is 60 cm te lang, acht schepen zijn minder dan 15 cm te lang en bij twee schepen gaat het slechts om 2 centimeter. Er zijn schepen waar al een stukje is uitgehaald om tot een lengte van 19,99 meter te komen. De IFKS noemt het een Europese comedy: een lachende schipper met vijf centimeter van zijn skûtsje in de hand.

De ontwikkeling van het skûtsjesilen heeft veel waardevolle traditionele schepen van de slopershamer gered.
Dat verdient waardering en ondersteuning, aldus het bestuur, die in haar brief vraagt om een ontheffing van deze nationale (door Europa geïmplementeerde) regelgeving.

Bron: Scheepspost

**CVO voor zeeschepen en skûtsjes**

De IFKS klasse organisatie van de Skûtsjes bekend van het Skûtsjesilen heeft een brandbrief geschreven aan de minister. De meeste wedstrijd Skûtsjes zijn net iets langer dan 20 meter en vallen daardoor onder de regels voor het Certificaat van Onderzoek (CvO) en de recent ingevoerde verplichting om een AIS Transponder te gebruiken.
Zij verzoeken de minister nu om vrijstelling.
Terecht dat een organisatie als het IFKS opkomt voor de belangen van haar leden, maar ik hoop wel dat de minister

zo sportief is om dan te komen met een vrijstellingsregeling die ook open staat voor anderen. Bijvoorbeeld voor al die schepen van Scouting en de Zeekadetten die immers de jeugd in aanraking brengen met het water en stimuleren te kiezen voor een varend beroep. Of misschien een subsidie dat organisaties die een goed doel nastreven in ieder geval de kosten voor certificering terug kunnen krijgen.

Eerder schreef Vaarwijzer in haar nieuwsbrief dat ook eigenaren van zeegaande pleziervaartuigen en daaronder vallen ook veel historische schepen die nu niet meer professioneel worden gebruikt ook aan een CvO moeten. Veel van die voormalige zeeschepen varen wisselend op zee en op het binnenwater. In de Nederlandse binnenvaartregels staat dat elk schip langer dan 20 meter (of lengte x breedte x diepgang > 100 m3) een certificaat moet hebben.

Voor zeegaande pleziervaartuigen bestaat er echter in Nederland geen certificaat of men moet zich onder Klasse (bijv. Lloyds) laten certificeren. Dat laatste is voor vooral oudere vaartuigen niet haalbaar. Hierdoor ontstond er discussie en dat is nooit goed als het om certificering gaat. Een certificaat dient immers alle discussie weg te nemen.

Zo waren er mensen die van mening waren dat een zeeschip op het binnenwater geen certificaat moet hebben. Niet juist; in de wet staat "elk schip". Zo waren en zijn er nog steeds mensen die zeggen dat als een zeeschip een zeebrief heeft dit geldt als en certificaat en er dus geen CvO nodig is. Niet juist. Een zeebrief is een soort van paspoort en een bewijs van de nationaliteit van het schip.
Elk schip met een zeebrief moet ook een meetbrief hebben. Echter een meetbrief zegt alleen iets over de afmetingen van een schip en dus niets over het voldoen aan bepaalde (technische) eisen. Om een meetbrief te krijgen moet een zeeschip ingeschreven zijn in het Kadaster als zeeschip. Maar ook dat zegt niets over eisen, maar alleen iets over het eigendom.

Dat er verwarring was is op zich niet vreemd, want zelfs de deskundigen verschilden van mening. Eén van hen, Robin Hoekstra van BSC was het met mij eens dat dit onwenselijk is en heeft daarom ILenT (scheepvaartinspectie) om een duidelijk standpunt gevraagd. Daarbij is men niet over één nacht ijs gegaan en zijn de regels en beleidsdoelstellingen ook juridisch getoetst en afgestemd. ILenT komt nu gelukkig met een duidelijke uitspraak: *"Zeeschepen die op de binnenwateren varen en geen certificaat hebben moeten een CvO hebben. Een zeebrief, meetbrief of bijvoorbeeld een CE-Markering gelden niet als een certificaat. Bestaande zeeschepen kunnen nog tot eind 2018 onder de overgangsregeling een CvO aanvragen."* Alle deskundigen die keuringen ed. doen zijn inmiddels geïnformeerd en ILenT zal hierover ook nog nadere communicatie verspreiden.



Bron: Vaarwijzer

**Kleine sleepboten en de CvO plicht**

Door de voorgenomen implementering van de nieuwe Europese richtlijn EU-richtlijn 2016/1629/EU lijkt de verplichte certificering voor kleine sleepboten binnenkort van de baan. De Nederlandse Binnenvaartwet is hierin strenger dan de komende Europese regelgeving. Weekblad Schuttevaer meldt dat het ministerie van I&M van plan is om van de certificaatplicht voor kleine sleepboten af te zien.

De Europese Raad stelt deze maand een nieuwe richtlijn voor technische eisen aan de binnenvaartschepen, ter vervangen van richtlijn 2006/87/EG. De minister probeert een mogelijke wijziging van de regelgeving mee te laten lopen in dit traject. Deze zou van kracht worden op 7 oktober 2018, waarna de Nederlandse regels beter aansluiten op de Europese eisen.

Binnen de recreatievaart was het ook een probleem:
de definitie van sleepboot is in het Binnenvaartbesluit: 'elk schip dat sleept is een sleepboot'. En volgens artikel 6.2 is voor een sleepboot een CvO vereist. Maar ook in de 'kleine' sleepvaart kwamen problemen. Kleine vletjes die gebruikt worden voor kleine sleepklussen moesten aan dezelfde eisen voldoen als een havensleepboot.

De minister heeft de handhaving door ILT op de CvO plicht voor kleine sleepboten die zijn gebruikt of worden gebruikt om kleine schepen te slepen vooralsnog opgeschort.
Is het gesleepte schip echter 20 meter of langer, of heeft het gesleepte schip een waterverplaatsing van 100 m3 of meer, dan moet de sleepboot ongeacht zijn lengte voorzien zijn van een certificaat.

Bron: Scheepspost



**Opvolger Europese richtlijn voor binnenvaartschepen vanaf oktober 2018 van kracht**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (ROSR eisen) en de Europese Unie (Europese richtlijn 2006/87/EG) wilden samen de governance op Europees vlak versterken.

In 2013 is daartoe al een administratieve overeenkomst tussen de directeur-generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie en de secretaris-generaal van de Centrale Commissie gesloten. CESNI heeft op 26 november 2015 een eerste editie 2015/1 van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) aangenomen.

Op 6 juli 2017 hebben de dertien lidstaten en de Europese Commissie, de Moezelcommissie en de Savacommissie alsmede erkende organisaties bij CESNI de nieuwe Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, ES-TRIN 2017/1, aangenomen, die vervangt de standaard 2015/1.

ES-TRIN (Engels: European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels; Nederlands: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen) is een in de binnenvaartbranche algemeen gebruikte term voor de standaard waarin de technische voorschriften opgenomen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de op de Europese binnenwateren varende binnenschepen. Het is bedoeld voor uniforme, moderne en gebruiksvriendelijke voorschriften.

Het is een document van CESNI, dat staat voor het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart.

In de standaard worden de nodige eenvormige technische voorschriften vastgesteld om de veiligheid van binnenvaartschepen te verzekeren. De standaard bevat bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van binnenschepen, speciale bepalingen voor specifieke categorieën van vaartuigen zoals passagiersschepen, duwstellen en containerschepen, bepalingen met betrekking tot de identificatie van vaartuigen en modelcertificaten en het modelregister, overgangsbepalingen en instructies voor de toepassing van de standaard, samen met nieuwe voorschriften voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof.

ES-TRIN is op zichzelf niet bindend. Zolang de toepassing van deze standaard nog niet in Europees nationale wetgeving is verankerd, blijven het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en op het overige bevaarbare binnenwater de geharmoniseerde voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG van kracht.

De standaard is niet alleen in het Nederlands opgesteld, maar ook in het Duits, Engels en Frans. Het document bevat in de Nederlandse versie 502 pagina's, inclusief de bijlagen.



Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)
Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN)

Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Editie 2017/1

**Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen**

(ES-TRIN)

Editie 2017/1

Het is de bedoeling dat ES-TRIN in oktober 2018 van kracht wordt.

De complete eisen zijn te vinden op (meer dan 500 blz): https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cesni/ES_TRIN_nl.pdf. (versie 2015/1)
https://www.cesni.eu/nl/documents/es-trin-2017/ (versie 2017/1)

Een overzicht van de inhoudsopgave:

DEEL I ALGEMEEN
HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN
Artikel 1.01 Definities
Artikel 1.02 Instructies voor de toepassing van deze standaard
HOOFDSTUK 2 PROCEDURES

DEEL II BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BOUW, INRICHTING EN UITRUSTING
HOOFDSTUK 3 SCHEEPSBOUWKUNDIGE EISEN
Artikel 3.01 Algemene regels
Artikel 3.02 Sterkte en stabiliteit
Artikel 3.03 Scheepsromp
Artikel 3.04 Machinekamers, ketelruimen en brandstofbunkers
HOOFDSTUK 4 VEILIGHEIDSAFSTAND, VRIJBOORD EN DIEPGANGSSCHALEN
Artikel 4.01 Veiligheidsafstand
Artikel 4.02 Vrijboord
Artikel 4.03 Kleinste vrijboord
Artikel 4.04 Inzinkingsmerken

Artikel 4.05 Ten hoogste toegelaten inzinking van schepen waarvan de laadruimen niet altijd spatwater- en regendicht zijn gesloten
Artikel 4.06 Diepgangsschalen
Artikel 4.07 Bijzondere bepalingen voor schepen die op waterwegen van zone 4 varen
HOOFDSTUK 5 MANOEUVREEREIGENSCHAPPEN
Artikel 5.01 Algemene eisen
Artikel 5.02 Proefvaarten
Artikel 5.03 Proefvaarttraject
Artikel 5.04 Beladingstoestand van schepen en samenstellen tijdens de proefvaart
Artikel 5.05 Hulpmiddelen aan boord voor de proefvaart
Artikel 5.06 Snelheid (vooruitvaren)
Artikel 5.07 Stopeigenschappen
Artikel 5.08 Achteruitvaareigenschappen
Artikel 5.09 Uitwijkeigenschappen
Artikel 5.10 Keereigenschappen
HOOFDSTUK 6 STUURINRICHTINGEN
Artikel 6.01 Algemene eisen
Artikel 6.02 Aandrijving van de stuurmachine
Artikel 6.03 Hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine
Artikel 6.04 Energiebron
Artikel 6.05 Handaandrijving
Artikel 6.06 Roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties
Artikel 6.07 Signalering en controle
Artikel 6.08 Stuurautomaat
Artikel 6.09 Keuring
HOOFDSTUK 7 STUURHUIS
Artikel 7.01 Algemene bepalingen
Artikel 7.02 Vrij zicht
Artikel 7.03 Algemene eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten
Artikel 7.04 Bijzondere eisen voor bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten
voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen
Artikel 7.05 Navigatielichten, lichtseinen en geluidsseinen
Artikel 7.06 Navigatie- en informatieapparatuur
Artikel 7.07 Marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar
Artikel 7.08 Interne spreekverbinding aan boord
Artikel 7.09 Alarminstallatie
Artikel 7.10 Verwarming en ventilatie
Artikel 7.11 Installatie voor het bedienen van hekankers
Artikel 7.12 In hoogte verstelbare stuurhuizen
Artikel 7.13 Aantekening in het binnenschipcertificaat voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar
HOOFDSTUK 8 WERKTUIGBOUWKUNDIGE EISEN
Artikel 8.01 Algemene bepalingen
Artikel 8.02 Veiligheid
Artikel 8.03 Voortstuwingsinstallaties
Artikel 8.04 Uitlaatsystemen van verbrandingsmotoren
Artikel 8.05 Brandstoftanks, -pijpleidingen en toebehoren
Artikel 8.06 Smeerolietanks, leidingen en toebehoren
Artikel 8.07 Tanks voor olie, die in krachtoverbrenging-systemen, schakel- , voortstuwings- en verwarmings-sytemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren
Artikel 8.08 Lensinrichting
Artikel 8.09 Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie
Artikel 8.10 Door schepen voortgebracht geluid
HOOFDSTUK 9 UITSTOOT VAN SCHADELIJKE GASSEN EN LUCHTVERONTREINIGENDE DEELTJES DOOR INTERNE VERBRANDINGSMOTOREN
Artikel 9.00 Definities
Artikel 9.01 Algemene bepalingen
Artikel 9.02 Aantekening in het binnenschipcertificaat
Artikel 9.03 Bepalingen inzake de installatie van interne verbrandingsmotoren
Artikel 9.04 Inlichtingenformulier van de motorfabrikant
Artikel 9.05 Controles van de interne verbrandingsmotor
Artikel 9.06 Inbouwkeuringen
Artikel 9.07 Tussentijdse keuringen
Artikel 9.08 Bijzondere keuringen
Artikel 9.09 Specifieke vereisten met betrekking tot uitlaagasnabehandelingssystemen
HOOFDSTUK 10 ELEKTRISCHE INSTALLATIES
Artikel 10.01 Algemene bepalingen
Artikel 10.02 Systemen voor de energieverzorging
Artikel 10.03 Bescherming tegen aanraking, binnendringen van voorwerpen en water
Artikel 10.04 Bescherming tegen explosie
Artikel 10.05 Aarding
Artikel 10.06 Ten hoogste toegelaten spanningen
Artikel 10.07 Verdeelsystemen
Artikel 10.08 Aansluiting op het walnet of ander extern netten
Artikel 10.09 Stroomlevering aan andere vaartuigen
Artikel 10.10 Generatoren, motoren en transformatoren
Artikel 10.11 Batterijen, accumulatoren en laadapparatuur
Artikel 10.12 Schakelinrichtingen
Artikel 10.13 Noodstopschakelaars
Artikel 10.14 Installatiemateriaal
Artikel 10.15 Kabels, geïsoleerde leidingen en kabelsystemen
Artikel 10.16 Verlichtingsinstallaties
Artikel 10.17 Navigatielantaarns
Artikel 10.18 Vermogenselektronica
Artikel 10.19 Alarm- en beveiligingssystemen voor werktuigbouwkundige inrichtingen
Artikel 10.20 Testvoorwaarden voor elektronische installaties
Artikel 10.21 Elektromagnetische compatibiliteit
HOOFDSTUK 11 ELEKTRISCHE AANDRIJVINGEN
HOOFDSTUK 12 ELEKTRONISCHE APPARATUUR EN SYSTEMEN
HOOFDSTUK 13 UITRUSTING
Artikel 13.01 Ankeruitrusting
Artikel 13.02 Overige uitrusting
Artikel 13.03 Draagbare blustoestellen
Artikel 13.04 Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten
Artikel 13.05 Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers
Artikel 13.06 Vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten
Artikel 13.07 Bijboten
Artikel 13.08 Reddingsboeien en reddingsvesten
HOOFDSTUK 14 VEILIGHEID OP DE WERKPLEK
Artikel 14.01 Algemene bepalingen
Artikel 14.02 Bescherming tegen vallen

Artikel 14.03 Afmeting van de werkplekken
Artikel 14.04 Gangboord
Artikel 14.05 Toegangen tot de werkplekken
Artikel 14.06 Uitgangen en nooduitgangen
Artikel 14.07 Klimvoorzieningen
Artikel 14.08 Binnenruimten
Artikel 14.09 Bescherming tegen geluidshinder en trillingen
Artikel 14.10 Luiken
Artikel 14.11 Lieren
Artikel 14.12 Kranen
Artikel 14.13 Opslag van brandbare vloeistoffen
HOOFDSTUK 15 VERBLIJVEN
Artikel 15.01 Algemene bepalingen
Artikel 15.02 Bijzondere bouwkundige eisen aan de verblijven
Artikel 15.03 Sanitaire voorzieningen
Artikel 15.04 Keukens
Artikel 15.05 Drinkwaterinstallaties
Artikel 15.06 Verwarming en ventilatie
Artikel 15.07 Overige bepalingen inzake de inrichting van de verblijven
HOOFDSTUK 16 VERWARMINGS-, KOOK- EN KOELINSTALLATIES DIE WERKEN OP BRANDSTOFFEN
Artikel 16.01 Algemene eisen
Artikel 16.02 Gebruik van vloeibare brandstoffen, petroleumtoestellen
Artikel 16.03 Oliekachels met verdampingsbranders en oliestookinstallaties met verstuivingsbranders
Artikel 16.04 Oliekachels met verdampingsbranders
Artikel 16.05 Oliestookinstallaties met verstuivingsbranders
Artikel 16.06 Luchtverhitters
Artikel 16.07 Verwarming met vaste brandstoffen
HOOFDSTUK 17 VLOEIBAARGASINSTALLATIES VOOR HUISHOUDELIJK GEBRUIK
Artikel 17.01 Algemene bepalingen
Artikel 17.02 Installaties
Artikel 17.03 Flessen
Artikel 17.04 Opstelling en inrichting van de flessenkast
Artikel 17.05 Reserveflessen en lege flessen
Artikel 17.06 Drukregelaars
Artikel 17.07 Druk
Artikel 17.08 Pijpleidingen en flexibele leidingen
Artikel 17.09 Distributienet
Artikel 17.10 Gebruiksapparaten en de opstelling daarvan
Artikel 17.11 Ventilatie en afvoer van de verbrandingsgassen
Artikel 17.12 Gebruiksinstructie
Artikel 17.13 Keuring
Artikel 17.14 Voorwaarden voor beproevingen
Artikel 17.15 Aantekening
HOOFDSTUK 18 BOORDZUIVERINGSINSTALLATIES
Artikel 18.00 Definities
Artikel 18.01 Algemeen
Artikel 18.02 Aanvraag van een typegoedkeuring
Artikel 18.03 Typegoedkeuringsprocedure
Artikel 18.04 Wijziging van typegoedkeuringen
Artikel 18.05 Conformiteit van de typegoedkeuring
Artikel 18.06 Controle van de serienummers
Artikel 18.07 Conformiteit van de productie
Artikel 18.08 Non-conformiteit met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype
Artikel 18.09 Steekproefmeting/speciale test
Artikel 18.10 Bevoegde autoriteiten en technische diensten

DEEL III BIJZONDERE BEPALINGEN
HOOFDSTUK 19 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN
Artikel 19.01 Algemene bepalingen
Artikel 19.02 Scheepsromp
Artikel 19.03 Stabiliteit
Artikel 19.04 Veiligheidsafstand en vrijboord
Artikel 19.05 Ten hoogste toegelaten aantal passagiers
Artikel 19.06 Passagiersverblijven en -ruimten
Artikel 19.07 Voortstuwingssysteem
Artikel 19.08 Veiligheidsinrichting en -uitrusting
Artikel 19.09 Reddingsmiddelen
Artikel 19.10 Elektrische installaties
Artikel 19.11 Brandbeveiliging
Artikel 19.12 Brandbestrijding
Artikel 19.13 Veiligheidsorganisatie
Artikel 19.14 Voorzieningen voor het verzamelen en het verwijderen van huishoudelijk afvalwater
Artikel 19.15 Minder zware eisen voor bepaalde schepen
HOOFDSTUK 20 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR ZEILENDE PASSAGIERSSCHEPEN DIE UITSLUITEND BUITEN DE RIJN (ZONE R) VAREN
Artikel 20.01 Toepasselijkheid van Deel II en III
Artikel 20.02 Afwijkingen voor bepaalde zeilende passagiersschepen
Artikel 20.03 Stabiliteitseisen voor schepen onder zeil
Artikel 20.04 Scheepsbouw- en werktuigbouwkundige eisen
Artikel 20.05 Tuigage algemeen
Artikel 20.06 Masten en rondhouten algemeen
Artikel 20.07 Bijzondere voorschriften voor masten
Artikel 20.08 Bijzondere voorschriften voor stengen
Artikel 20.09 Bijzondere voorschriften voor boegsprieten
Artikel 20.10 Bijzondere voorschriften voor kluiverbomen
Artikel 20.11 Bijzondere voorschriften voor gieken
Artikel 20.12 Bijzondere voorschriften voor gaffels
Artikel 20.13 Algemene voorschriften voor staand en lopend want
Artikel 20.14 Bijzondere voorschriften voor staand want
Artikel 20.15 Bijzondere voorschriften voor lopend want
Artikel 20.16 Beslag en onderdelen van de tuigage
Artikel 20.17 Zeilen
Artikel 20.18 Uitrusting
Artikel 20.19 Keuring
HOOFDSTUK 21 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE ZIJN BESTEMD OM DEEL UIT TE MAKEN VAN EEN DUWSTEL, EEN SLEEP OF EEN GEKOPPELD SAMENSTEL
Artikel 21.01 Vaartuigen die geschikt zijn om te duwen
Artikel 21.02 Vaartuigen die geschikt zijn om te worden geduwd
Artikel 21.03 Vaartuigen die geschikt zijn om een gekoppeld samenstel voort te bewegen
Artikel 21.04 Vaartuigen die geschikt zijn om te worden voortbewogen in een samenstel
Artikel 21.05 Vaartuigen die geschikt zijn om te slepen
Artikel 21.06 Proefvaarten met samenstellen
Artikel 21.07 Aantekeningen in het binnenschipcertificaat
HOOFDSTUK 22 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR

DRIJVENDE WERKTUIGEN
Artikel 22.01 Algemene bepalingen
Artikel 22.02 Afwijkingen
Artikel 22.03 Overige bepalingen
Artikel 22.04 Resterende veiligheidsafstand
Artikel 22.05 Resterend vrijboord
Artikel 22.06 Hellingproef
Artikel 22.07 Bewijs van stabiliteit
Artikel 22.08 Bewijzen van stabiliteit bij verminderd resterend vrijboord
Artikel 22.09 Inzinkingsmerken en diepgangsschalen
Artikel 22.10 Drijvende werktuigen zonder bewijs van stabiliteit
HOOFDSTUK 23 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SCHEPEN BESTEMD VOOR BOUW-WERKZAAMHEDEN
Artikel 23.01 Voorwaarden voor gebruik
Artikel 23.02 Toepasselijkheid van Deel II
Artikel 23.03 Afwijkingen
Artikel 23.04 Veiligheidsafstand en vrijboord
Artikel 23.05 Bijboten
**HOOFDSTUK 24 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR TRADITIONELE VAARTUIGEN (Red: nieuw!)**
Artikel 24.01 Toepasselijkheid van delen II en III
Artikel 24.02 Erkenning en vermelding in het binnenschipcertificaat
Artikel 24.03 Overige bepalingen en eisen
HOOFDSTUK 25 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR ZEESCHEPEN
Artikel 25.01 Bepalingen voor de Rijn (zone R)
HOOFDSTUK 26 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR PLEZIERVAARTUIGEN
Artikel 26.01 Toepasselijkheid van Deel II
HOOFDSTUK 27 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SCHEPEN DIE CONTAINERS VERVOEREN
Artikel 27.01 Algemene bepalingen
Artikel 27.02 Criteria en rekenmethode voor de stabiliteitsberekening van schepen die nietvastgezette containers vervoeren
Artikel 27.03 Criteria en rekenmethode voor de stabiliteitsberekening van schepen die vastgezette containers vervoeren
Artikel 27.04 Methode voor de stabiliteitscontrole aan boord
HOOFDSTUK 28 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN MET EEN LENGTE VAN MEER DAN 110 M
Artikel 28.01 Algemene bepalingen
Artikel 28.02 Sterkte
Artikel 28.03 Drijfvermogen en stabiliteit
Artikel 28.04 Aanvullende vereisten
HOOFDSTUK 29 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SNELLE SCHEPEN
Artikel 29.01 Algemeen
Artikel 29.02 Toepasselijkheid van Deel II en III
Artikel 29.03 Zitplaatsen en veiligheidsgordels
Artikel 29.04 Vrijboord
Artikel 29.05 Drijfvermogen, stabiliteit en indeling
Artikel 29.06 Stuurhuis
Artikel 29.07 Aanvullende uitrusting
Artikel 29.08 Gesloten zones
Artikel 29.09 Uitgangen en vluchtwegen
Artikel 29.10 Bescherming tegen brand en brandbestrijding
HOOFDSTUK 30 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN UITGERUST MET VOORTSTUWINGS- OF HULPSYSTEMEN DIE BRANDSTOFFEN GEBRUIKEN MET EEN VLAMPUNT VAN 55 °C OF MINDER
Artikel 30.01 Algemeen
Artikel 30.02 Keuring
Artikel 30.03 Veiligheidsorganisatie
Artikel 30.04 (zonder inhoud) (Red: oude artikel vervallen)
Artikel 30.05 Markeringen
Artikel 30.06 Autonome voortstuwing
Artikel 30.07 Technische diensten
HOOFDSTUK 31 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN MET EEN MINIMUM BEMANING
Artikel 31.01 Uitrusting van schepen
Artikel 31.02 Standaard S1
Artikel 31.03 Standaard S2

DEEL IV OVERGANGSBEPALINGEN
HOOFDSTUK 32 OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE OP DE RIJN (ZONE R) VAREN
Artikel 32.01 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen
Artikel 32.02 Overgangsbepalingen voor reeds in bedrijf zijnde vaartuigen
Artikel 32.03 Bijkomende overgangsbepalingen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór
Artikel 32.04 Overige overgangsbepalingen
Artikel 32.05 Overgangsbepalingen voor vaartuigen die niet onder artikel 32.01 vallen
HOOFDSTUK 33 OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE UITSLUITEND WATERWEGEN BUITEN DE RIJN (ZONE R) BEVAREN
Artikel 33.01 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen
Artikel 33.02 Overgangsbepalingen voor reeds in bedrijf zijnde vaartuigen
Artikel 33.03 Bijkomende overgangsbepalingen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 1985

DEEL I SCHEEPSIDENTIFICATIE EN REGISTER
BIJLAGE 1 MODEL VAN HET UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER (ENI)
BIJLAGE 2 GEGEVENS VOOR SCHEEPS-IDENTIFICATIE
BIJLAGE 3 MODELLEN VAN BINNENSCHIP-CERTIFICATEN EN MODELREGISTER VAN BINNENSCHIPCERTIFICATEN
Onderdeel I Model van het binnenschipcertificaat
Onderdeel II Model van het voorlopig certificaat voor binnenschepen
Onderdeel III Model van het aanvullend EU-binnenvaartcertificaat
Onderdeel IV Model van het certificaat voor zeeschepen die de Rijn bevaren
Onderdeel V Model van de bijlage "traditioneel vaartuig" in het binnenschipcertificaat
Onderdeel VI Modelregister van binnenschipcertificaten

DEEL II AANVULLENDE EISEN VOOR SPECIFIEKE

UITRUSTING AAN BOORD
BIJLAGE 4 VEILIGHEIDSTEKENS
BIJLAGE 5 NAVIGATIE- EN INFORMATIEAPPARATUUR
Onderdeel I Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties in de binnenvaart
Onderdeel II Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers in de binnenvaart
Onderdeel III Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers in de binnenvaart
Onderdeel IV Minimumeisen en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur in de binnenvaart
Onderdeel V Minimumeisen en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van tachografen in de binnenvaart
Onderdeel VI Verklaring over de inbouw en het functioneren van navigatieradarinstallaties, bochtaanwijzers, van Inland AIS-apparatuur en van tachografen in de binnenvaart
BIJLAGE 6 PROCES-VERBAAL VAN DE MOTORKENMERKEN
BIJLAGE 7 BOORDZUIVERINGSINSTALLATIES
Onderdeel I Aanvullende voorschriften
Onderdeel II Inlichtingenformulier Nr. ... betreffende de typegoedkeuring van boordzuiveringsinstallaties die bestemd zijn voor inbouw in vaartuigen behorend tot de Rijnvaart
Onderdeel III Certificaat van typegoedkeuring
Onderdeel IV Schema voor de nummering van de typegoedkeuringen
Onderdeel V Lijst van afgegeven typegoedkeuringen voor boordzuiveringsinstallaties
Onderdeel VI Lijst van gefabriceerde boordzuiveringsinstallaties
Onderdeel VII Gegevensformulier voor boordzuiveringsinstallaties met typegoedkeuring
Onderdeel VIII Proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallaties voor de bijzondere keuring
Onderdeel IX Testprocedure
BIJLAGE 8 AANVULLENDE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE WORDEN AANGEDREVEN MET BRANDSTOFFEN MET EEN VLAMPUNT VAN 55 °C OF MINDER
Onderdeel I Vloeibaar aardgas (LNG)

INSTRUCTIES VOOR DE TOEPASSING VAN DE TECHNISCHE STANDAARD
DEEL I: ALGEMENE BEPALINGEN
ESI-I-1 Afgifte van een binnenschipcertificaat
ESI-I-2 Erkend deskundigen / deskundigen
DEEL II: BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BOUW, INRICHTING EN UITRUSTING
ESI-II-1 Minimumdikte van de scheepshuid van sleepschepen
ESI-II-2 Aanbrengen van dubbelplaten op de scheepshuid
ESI-II-3 Voorgeschreven maximumsnelheid vooruit, stopeigenschappen en achteruitvaareigenschappen
ESI-II-4 Uitwijk- en keereigenschappen
ESI-II-5 Geluidsmetingen
ESI-II-6 Adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken
ESI-II-7 Inzameling van afgewerkte olie
ESI-II-8 (Zonder inhoud) (Red: vervallen)
ESI-II-9 Bijzondere ankers met verminderde massa
ESI-II-10 Automatische sprinklerinstallaties
ESI-II-11 Voortbewegen op eigen kracht
ESI-II-12 Passend brandmeldsysteem
ESI-II-13 (Zonder inhoud) (Red: vervallen)
DEEL III: BIJZONDERE BEPALINGEN
ESI-III-1 Toepassing van de voorschriften van hoofdstuk 19
ESI-III-2 Het in aanmerking nemen van bijzondere veiligheidsbehoeften van personen met verminderde mobiliteit
ESI-III-3 Sterkte van waterdichte vensters
ESI-III-4 Veiligheidsgeleidesysteem
ESI-III-5 Geschikte alarminstallatie voor de gasconcentratie
ESI-III-6 Koppelingssystemen en koppelingsinrichtingen voor vaartuigen die geschikt zijn om in een hecht samenstel voort te bewegen of voortbewogen te worden
ESI-III-7 Brandstoftanks op drijvende werktuigen
ESI-III-8 Pleziervaartuigen
ESI-III-9 Bewijs waarmee het drijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de gedeelde stukken van een schip worden aangetoond
ESI-III-10 Uitrusting van schepen die moeten voldoen aan de standaarden S1 en S2
DEEL IV: OVERGANGSBEPALINGEN
ESI-IV-1 Toepassing van de overgangsbepalingen

Bron: CCR en ES-TRIN2017/1

**Nieuwe technische eisen pleziervaart uitgebreider**

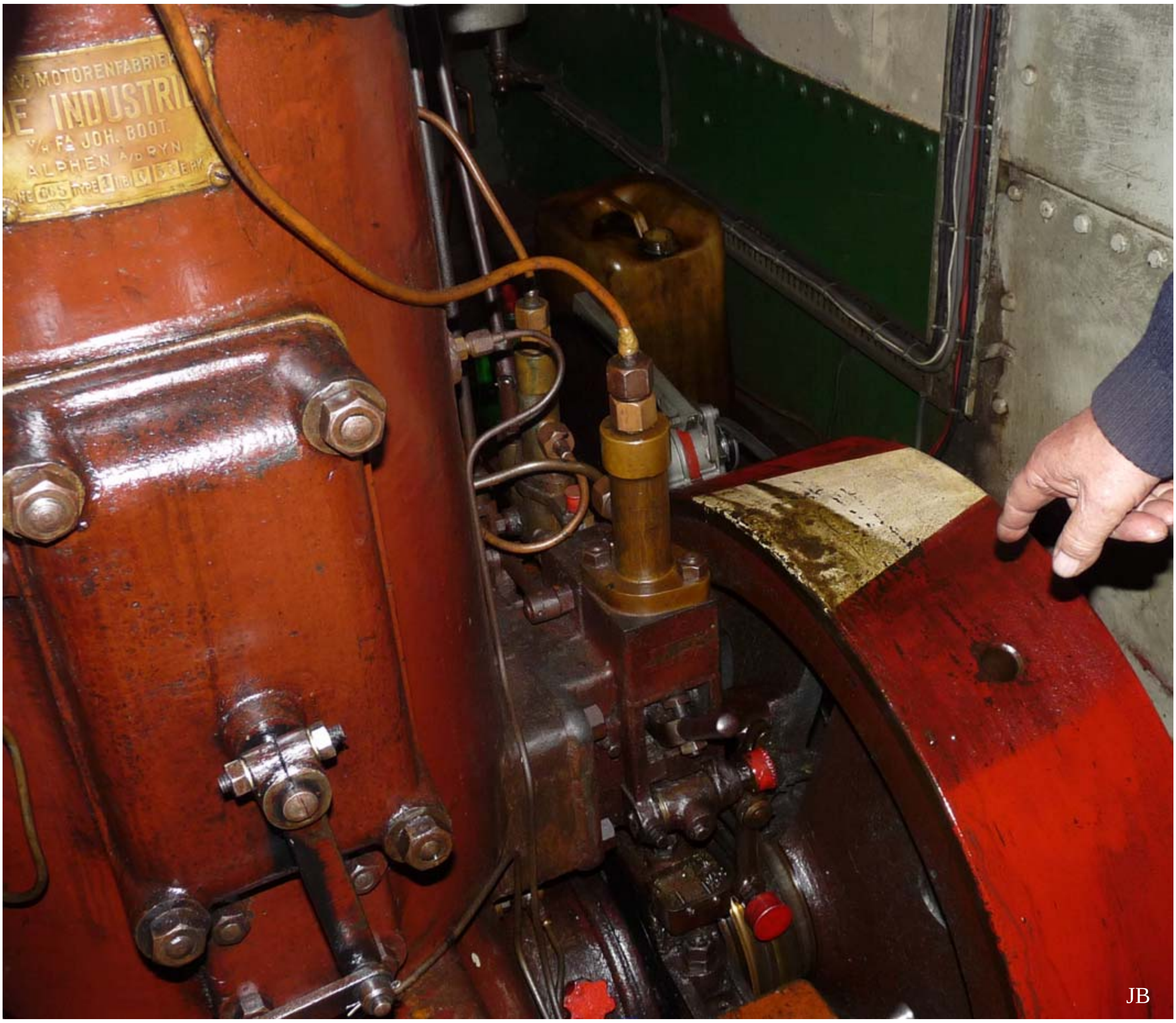
Zomer 2017 zijn de nieuwe eisen voor de binnenvaart gepubliceerd. Hierin worden o.a. de technische eisen voor de Rijnvaart en de technische eisen voor de overige wateren (EU-eisen) samen gevoegd. Deze nieuwe eisen staan in ES-TRIN2017/1.

Door de samenvoeging van beide sets eisen hebben we straks geen Certificaat van Onderzoek (CvO Rijn) of Communautair Binnenvaart certificaat voor Binnenschepen (Cbb), maar het certificaat heet straks binnenschipcertificaat.

De eisen zoals die in 2008 bekend waren had ik uitgewerkt in https://bosq.home.xs4all.nl/wetten/Technische%20eisen%20pleziervaartuigen%20europese%20richtlijn.pdf. De nieuwe eisen van ES-TRIN2017/1 staan op https://www.cesni.eu/nl/documents/es-trin-2017/.

Beide eisen heb ik naast elkaar gezet en met elkaar vergeleken. Is het hetzelfde, vrijwel hetzelfde, is er iets vervallen of is er (stiekum) iets bij gekomen?

Er zijn enkele nieuwe hoofdstukken en artikelen bijgekomen, dus kan hier en daar de tekst gewijzigd zijn qua nummering. In de tekst hieronder ga ik uit van de nieuwe nummering.




*Mogen de oude historische scheepsmotore zoals deze Industrie straks nog gerestaureerd en in schepen gebruikt worden?*

De belangrijkste zaken die opvallen:
- de dode hoek mag niet meer zijn dan 250 meter, de eis m.b.t. maximaal tweemaal de scheepslengte is vervallen (artikel 7.02 lid 2)
- de keuring van drukvaten is specifiek uitgeschreven (artikel 8.01 lid 2)

- er is een artikel m.b.t. de eisen aan smeerolietanks, leidingen en toebehoren toegevoegd (artikel 8.06)
- er is een artikel m.b.t. de eisen aan tanks voor olie, die in krachtoverbrengingssystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssysteen wordt gebruikt, inclusief leidingen en toebehoren (artikel 8.07)

**- heel hoofdstuk 9 dat gaat over uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door interne verbrandingsmotoren is van toepassing verklaard op pleziervaartuigen!** Dit hoofdstuk is niet alleen van toepassing op de hoofdmotor maar ook op alle andere motoren met een vermogen groter dan 19 kW (25 pk) die aan boord gebruikt worden zoals het aggregaat (hoofdstuk 9)

- men gaat ervan uit dat schepen tegenwoordig stalen trossen hebben (artikel 13.02 lid 3), deze stalen trossen mogen vervangen worden door andere kabels van dezelfde lengte en breeksterkte

- water als blusmiddel in vast ingebouwde brandblusinstallaties is ook toegestaan (artikel 13.05 lid 1)
- brandblusinstallaties met FK-5-1-12 zijn ook toegestaan (artikel 13.05 lid 13)
- het artikel over bijboten (artikel 13.07) is ook van toepassing verklaard op pleziervaartuigen
- reddingvesten mogen zowel aan de Europese eisen als aan de zeevaart eisen (SOLAS) voldoen (artikel 13.08)

De technische eisen van ES-TRIN 2017/1 worden waarschijnlijk in oktober 2018 van kracht.

Janneke Bos, bron: ES-TRIN2017/1

**Nieuw hoofdstuk voor traditionele vaartuigen in nieuwe binnenschepeneisen opgenomen**

Wat opvalt in de nieuwe ES-TRIN 2017/1 eisen is dat nu eindelijk een hoofdstuk voor historische schepen is opgenomen. Hierbij de stukken die van toepassing zijn:

<u>Artikel 1.01 Definities</u>
1. Typen vaartuigen
*1.29 "Traditioneel vaartuig" een vaartuig, of de replica daarvan, dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of karakteristieke constructieve eigenschappen, zijn zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is, te worden behouden, en dat in het bijzonder voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt;*
*1.30 "Replica van een traditioneel vaartuig" een vaartuig dat voornamelijk uit oorspronkelijk materiaal in overeenkomstige bouwwijze volgens tekeningen of ontwerpen als traditioneel vaartuig werd nagebouwd;*

HOOFDSTUK 24 BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR TRADITIONELE VAARTUIGEN
<u>Artikel 24.01 Toepasselijkheid van delen II en III</u>
1. Traditionele vaartuigen moeten volgens goed scheepsbouwgebruik zijn gebouwd, in overeenstemming met de stand van de techniek op de gekozen historische datum.
De staat van het traditionele vaartuig qua bouw, inrichting en uitrusting moet minstens aan de nationale voorschriften van de lidstaat waar het traditionele vaartuig oorspronkelijk werd geëxploiteerd, op de gekozen historische datum, voldoen.
2. Alle bouwonderdelen, inrichtingen en uitrustingen die niet tot de staat qua bouw, inrichting en uitrusting van de gekozen historische datum behoren, moeten aan de daarvoor geldende bepalingen van de delen II en III van deze standaard voldoen.
3. Bij afwijkingen van de bepalingen van deze standaard worden door de Commissie van deskundigen compenserende vereisten bepaald, die de technische functie en de uiterlijke indruk van het traditionele vaartuig in aanmerking nemend, een gelijkwaardige veiligheid waarborgen. Afwijkingen zijn uitsluitend toegestaan indien hiertoe op grond van de historische aard een noodzaak bestaat.

<u>Artikel 24.02 Erkenning en vermelding in het binnenschipcertificaat</u>
1. Voor de erkenning van een vaartuig als "traditioneel vaartuig" moet
a) een initieel onderzoek dat voorafgaat aan de eerste afgifte van een binnenschipcertificaat of
b) een bijzonder onderzoek voor de afgifte van een gewijzigd binnenschipcertificaat na de ombouw of de wijziging van de bestemming van een vaartuig tot traditioneel vaartuig worden uitgevoerd.
2. Aan de Commissie van deskundigen moeten met de aanvraag van het onderzoek, behalve de reglementair voorgeschreven bescheiden, de volgende documenten worden voorgelegd:
a) een advies van een instantie voor monumentenzorg met de desbetreffende kennis of van een erkend deskundige voor traditionele vaartuigen, dat is opgesteld op grond van een inspectie die binnen een termijn van drie maanden vóór de indiening van de aanvraag is uitgevoerd, en waarin wordt bevestigd dat aan de eisen van artikel 24.01, eerste


ES-TRIN

Bijlage 3
Modellen van binnenschipcertificaten en modelregister van binnenschipcertificaten
Onderdeel V

**Onderdeel V**
***Model van de bijlage "traditioneel vaartuig" in het binnenschipcertificaat overeenkomstig hoofdstuk 24***

**Bijlage traditioneel vaartuig**

**Naam van de staat / Wapen van de staat**

**Bijlage bij het binnenschipcertificaat nr.** ...............

| | |
|---|---|
| 1. Naam van het traditionele vaartuig<br>........................................ | 2. Uniek Europees scheepsidentificatienummer<br>........................................ |
| 3. Soort vaartuig vóór de erkenning<br>........................................ | 4. Historische datum<br>........................................ |

5. Het bovenstaand beschreven traditionele vaartuig is op grond van

een onderzoek d.d. ............................................. ,
evenals het advies van de instantie voor monumentenzorg / erkend deskundige voor traditionele vaartuigen*
...................................................................... d.d. ..................................
met
- de onder nummer 6 opgesomde afwijkingen en
- de onder nummer 7 genoemde bijkomende eisen
geschikt bevonden.

.............................................. , ..............................
(plaats) (datum)

Stempel

..............................................
(Commissie van deskundigen)

..............................................
(handtekening)

..............................................
Naam / adres van de erkend deskundige voor traditionele vaartuigen

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

*Zo komt de bijlage traditioneel vaartuig eruit te zien*

lid, wordt voldaan en dat moet worden uitgegaan van een geschiktheid voor een gebruik als bedoeld in artikel 1.01, lid 1.29, en het dientengevolge de moeite waard is het vaartuig te behouden;
b) het gebruiksconcept;
c) een veiligheidsconcept dat is gebaseerd op het in onderdeel b bedoelde gebruiksconcept;
d) de uit de volgende delen bestaande documentatie van het traditionele vaartuig:
aa) gegevens betreffende de staat qua bouw, inrichting en uitrusting van het voor het onderzoek aangeboden vaartuig door middel van beschrijvingen, tekeningen, foto's en overige documenten;
bb) lijst van de op de gekozen historische datum geldende voorschriften en kopieën daarvan, voor zover deze voor de motivering van de afwijkingen van de eisen van de delen II en III van deze standaard nodig zijn;
cc) bewijs dat de staat qua bouw, inrichting en uitrusting geschikt is om het vaartuig als een traditioneel vaartuig te exploiteren;
dd) krachtens deze standaard vereiste tekeningen, ontwerpen, berekeningen en bewijzen. Deze moeten overeenkomen met de stand van het vaartuig op de datum van de indiening van de aanvraag;
ee) lijst van de afwijkingen van de staat van de bouw, inrichting en uitrusting overeenkomstig de in onderdeel aa bedoelde gegevens ten opzichte van de op de datum van de indiening van de aanvraag geldige technische voorschriften van deze standaard;
ff) gegevens over de bemanning van het traditionele vaartuig op de gekozen historische datum.
3. De aanvrager vermeldt de historische datum voor het traditionele vaartuig, waarbij deze datum niet vóór de datum van de eerste ingebruikneming van het vaartuig mag liggen. Bij de replica van een traditioneel vaartuig blijkt de historische datum uit het advies overeenkomstig het tweede lid, onderdeel a.

4. Op grond van de bovengenoemde bescheiden en van het onderzoek als bedoeld in het eerste lid, wordt door de Commissie van deskundigen de geschiktheid overeenkomstig artikel 1.01, lid 1.29, en artikel 24.01 vastgesteld en de erkenning door de vermelding "traditioneel vaartuig" onder nummer 2 van het binnenschipcertificaat ingeschreven.
De geschiktheid mag hierbij niet worden vastgesteld in tegenspraak met de uitspraak van de erkend deskundige voor traditionele vaartuigen of met het advies zoals bedoeld in het tweede lid, onderdeel a.
5. Buiten de vermelding "traditioneel vaartuig" wordt de bijlage "traditioneel vaartuig" volgens het model uit bijlage 3, deel V, afgegeven. De volgende aantekening moet onder nummer 52 van het binnenschipcertificaat worden gemaakt: "zie Bijlage traditioneel vaartuig".
6. Indien in de documentatie overeenkomstig het tweede lid, onderdeel d, onderdeel ee, of bij het onderzoek als bedoeld in het eerste lid, afwijkingen worden vastgesteld ten opzichte van de op de datum van aanvraag geldende versie van deze standaard
a) mogen tijdens de vaart uitsluitend bemanningsleden of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden, zich aan boord ophouden en
b) is de werking van vrij toegankelijke machines of mechanisch aangedreven inrichtingen uitsluitend toegestaan indien zich geen andere personen aan boord ophouden dan de bemanning of personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden.
De volgende aantekening wordt ingeschreven onder nummer 52 van het binnenschipcertificaat:
"Andere personen dan de bemanning of dan personen die zich om dienstredenen aan boord bevinden, mogen zich uitsluitend aan boord ophouden, indien het vaartuig veilig gemeerd is en vrij toegankelijke machines en mechanisch aangedreven inrichtingen niet in werking zijn."

Artikel 24.03 Overige bepalingen en eisen

1. De Commissie van deskundigen bepaalt overeenkomstig de gebruiks- en veiligheidsconcepten als bedoeld in artikel 24.02, tweede lid, onderdelen b en c, en overeenkomstig de staat qua bouw, inrichting en uitrusting van het traditionele vaartuig:
a) de minimumbemanning en hun bekwaamheid;
b) het toegestane aantal personen, dat tot op de minimumbemanning kan worden beperkt;
c) beperkende bepalingen voor het verblijf van personen, met uitzondering van de leden van de bemanning, aan boord;
d) de toegestane belading, die tot op "nul" kan worden beperkt;
e) het toegestane vaarbereik;
f) meteorologische grensvoorwaarden;
g) nautische grensvoorwaarden;
h) overige beperkende voorwaarden.
2. Bij periodieke onderzoeken kan de Commissie van deskundigen in het licht van de ontwikkeling van de technische voorschriften van de onderhavige standaard, de overeenkomstig het artikel 24.03, eerste lid en artikel 24.01, derde lid vastgelegde voorwaarden wijzigen. Deze wijzigingen moeten in de bijlage "Traditioneel vaartuig" bij het binnenschipcertificaat worden opgenomen.

ESI-I-2 ERKEND DESKUNDIGEN / DESKUNDIGEN
(Artikel 1.01, onderdelen 10.3 en 10.4)

Erkend deskundige

Erkend deskundigen voeren keuringen uit die, of wegens de complexiteit van de systemen of wegens het vereiste veiligheidsniveau, bijzondere technische kennis vereisen. Tot de groep personen of instellingen die bevoegd zijn dergelijke keuringen uit te voeren, behoren:
- classificatiebureaus; deze beschikken of intern over de nodige kennis of mandateren in het kader van hun bevoegdheden externe personen of instellingen en hebben de nodige kwaliteitsgarantiesystemen voor de keuze van deze erkend deskundigen en hebben de nodige kwaliteitsgarantiesystemen voor het uitkiezen van deze personen of instellingen;
- leden van de Commissies van Deskundigen of medewerkers van de bevoegde autoriteiten;
- door de autoriteiten erkende personen of instellingen op een specifiek gebied dat overeenkomt met de uit te voeren keuringen, waarbij ook de Commissies van Deskundigen als nationaal orgaan de erkenning kunnen uitspreken, idealiter op basis van een overeenkomstig kwaliteitsgarantiesysteem. Een persoon of instelling wordt geacht erkend te zijn, indien hij of zij aan een door de autoriteiten vastgestelde erkennings- of identificatieprocedure heeft voldaan, die op voorwaarden met betrekking tot kennis en ervaring is gebaseerd.

Erkend deskundige voor traditionele vaartuigen

Een persoon die door een bevoegde autoriteit of door een geautoriseerde instantie van een lidstaat is benoemd, op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring bijzondere kennis op het gebied van historische vaartuigen heeft en met de ter zake dienende voorschriften en technische regels tevens uit de tijd van historische vaartuigen vertrouwd is."

Deskundige

Deskundigen voeren bijvoorbeeld gangbare visuele en functietesten uit op veiligheidsrelevante installaties. Tot de deskundigen behoren:
- personen die op grond van hun beroepsopleiding en ervaring in staat zijn een bepaalde zaak met voldoende vakkennis te beoordelen, bijvoorbeeld, schippers, personen belast met de veiligheid bij scheepvaartondernemingen, bemanningsleden met de vereiste ervaring;
- ondernemingen die op grond van hun gangbare activiteiten, bijv; als scheepswerf of inbouwfirma, voldoende vakkennis hebben verworven;
- fabrikanten van specifieke installaties (bijv; brandblusinstallaties, stuurinrichtingen).

Terminologie

| Duits | Engels | Frans | Nederlands |
|---|---|---|---|
| Sachverständiger | expert | expert | erkend deskundige |
| Sachkundiger | competent person | spécialiste | deskundige |
| Fachfirma | competent firm | société spécialisée | deskundig bedrijf |

Keuringen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorziene keuringen, hun regelmaat en wie is voorzien voor het uitvoeren van deze keuringen. Deze tabel is enkel ter informatie opgesteld.
Bron: ES-TRIN 2017/1

### Keuringen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorziene keuringen, hun regelmaat en wie is voorzien voor het uitvoeren van deze keuringen. Deze tabel is enkel ter informatie opgesteld.

| Voorschrift | Reden | Keuring uiterlijk | Uitvoerder van de keuring |
|---|---|---|---|
| Art. 6.03, lid 5 | Hydraulische cilinders, - pompen en - motoren | Na 8 jaren | Deskundig bedrijf |
| Art. 6.09, lid 3 | Werktuigelijk aangedreven stuurinrichtingen | Na 3 jaren | Deskundige |
| Art. 7.12, lid 11 | In hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren | Na 1 jaar | Deskundige |
| Art. 7.12, lid 12 | In hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren | Na 5 jaren | Erkend deskundige |
| Art. 8.01, lid 2 | Drukvaten | Na 5 jaren | Erkend deskundige |
| Art. 13.03, lid 5 | Blustoestellen | Na 2 jaren | Deskundige |
| Art 13.04, lid 6, onderdelen a t/m c | Vast ingebouwde brandblusinstallaties | | Erkend deskundige |
| Art 13.04, lid 6, onderdeel d | Vast ingebouwde brandblusinstallaties | Na 2 jaren | Erkend deskundige of deskundige van een deskundig bedrijf |
| Art 13.05, lid 9, onderdeel b, onderdelen aa t/m cc | Vast ingebouwde brandblusinstallaties | | Erkend deskundige |
| Art 13.05, lid 9, onderdeel b, onderdeel dd | Vast ingebouwde brandblusinstallaties | Na 2 jaren | Erkend deskundige of deskundige van een deskundig bedrijf |
| Art. 13.07, lid 3 | Opblaasbare bijboten | Na afloop van de door de fabrikant gespecificeerde termijn | |
| Art. 13.08, lid 3 | Zwemvesten | Na afloop van de door de fabrikant gespecificeerde termijn | |
| Art. 14.12, lid 6 | Kranen | Na 10 jaren | Erkend deskundige |
| Art. 14.12, lid 7 | Kranen | Na 1 jaar | Deskundige |
| Art. 17.13 | Vloeibaargasinstallaties | Na 3 jaren | Erkend deskundige |
| Art. 19.09, lid 9 | Reddingsmiddelen | Na afloop van de door de fabrikant gespecificeerde termijn | |
| Art. 19.10, lid 9 | Isoleringsweerstand, aarding | Vóór het aflopen van de geldigheidsduur van het binnenschipcertificaat | |
| Aanwijzing ESI-II-13, lid 3.1, onderdeel a, b | Brandmeldinstallatie | | Erkend deskundige |
| Aanwijzing ESI-II-13, lid 3.1, onderdeel c | Brandmeldinstallatie | Na 2 jaren | Erkend deskundige of deskundige van een deskundig bedrijf |
| Aanwijzing ESI-III-4, lid 8.1, onderdelen a, b | LLL-systemen | | Erkend deskundige |
| Aanwijzing ESI-III-4, lid 8.1, onderdeel c | LLL-systemen | Na 5 jaren | Erkend deskundige of deskundige |
| Aanwijzing ESI-III-5 | Gasalarminstallatie | Na afloop van de door de fabrikant gespecificeerde termijn | Erkend deskundige of deskundige |

**Rapport OVV over mastbreuk Harlingen gepubliceerd**

Om de veiligheid van passagiers te waarborgen, moet de bruinevlootsector van historische schepen professionaliseren. Dat schrijft de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het onderzoek 'Mastbreuk Harlingen'. Bij de commerciële groei van de afgelopen decennia is een achterstand opgebouwd in kennis en kunde over veilig onderhoud van deze bijzondere schepen.
Ook de certificering en het toezicht op de bruine vloot is onvoldoende: keuringsinstanties houden zich niet aan de wettelijke voorschriften en toezicht vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport ontbreekt.



*Afgebroken rotte mast met gaffelplaat. Foto OVV rapport.*

De mast van het historische zeilschip 'Amicitia' brak af omdat deze grotendeels was doorgerot. Uit het onderzoek van de Raad blijkt dat een aangebrachte stalen beschermplaat en een eerdere reparatie aan de mast ervoor zorgden dat water de mast binnen kon dringen maar vervolgens niet meer weg kon. Zowel de schipper, zijn onderhoudspersoneel als keuringsinstanties hebben niet gezien dat de mast in vier jaar tijd inwaterde en van binnenuit doorrotte. Op 21 augustus 2016 brak de mast onverwachts af bij het binnenvaren van de haven van Harlingen. Hierbij kwamen drie mensen om het leven.

<u>Gebrek aan deskundigheid</u>
Het is algemeen bekend dat in een houten mast houtrot op kan treden. Ook is het normaal dat in houten masten scheuren ontstaan door de natuurlijke droging en krimp van het hout. Deze scheuren zijn ongevaarlijk, mits ze goed onderhouden worden en de mast regelmatig wordt gecontroleerd. Voor het goed onderhouden en repareren van houten masten is echter specialistische kennis nodig, die vaak ontbreekt bij schippers en onderhoudsmedewerkers.

Er zijn in de bruinevlootsector geen specifieke opleidingseisen voor het onderhoud van historische schepen en vakkennis wordt niet geborgd. Het onderzoek toont aan dat de onderhoudstoestand van de Amicitia geen uitzonderlijke situatie betrof, het gebrek aan veiligheidskritische kennis en ter zake kundig onderhoud is een sectorbreed probleem. De Raad concludeert dat de commercialisering van de bruine vloot niet de benodigde professionalisering met zich heeft meegebracht ten aanzien van veiligheid. Van een sector waarbinnen jaarlijks duizenden passagiers worden vervoerd, verwacht de Onderzoeksraad een minimaal kennisniveau om de veiligheid van passagiers te kunnen waarborgen.

Hier vind je het gehele rapport,
https://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2264/mastbreuk-zeilschip-harlingen.
Lees het gehele persbericht van de OVV hier,
https://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2264/mastbreuk-zeilschip-harlingen/publicatie/1717/commerciele-groei-historische-vlootsector-noopt-tot-professionalisering#fasen.
Of bekijk de animatie van de OVV hier,
https://www.youtube.com/watch?v=1u-EcJt4V6I.

Bron: Scheepspost

**Kamervragen over mastbreuk Amicitia**



Vragen van het lid Van Helvert en Van der Molen (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken over het afbreken van een mast van de tweemastklipper Amicitia (ingezonden 27 juli 2017).

Vraag 1
Kent u het bericht over het afbreken van een van de masten van de twee-mastklipper Amicitia?

Vraag 2
Deelt u de mening dat door de groei van de commerciële zogenoemde "bruine vloot" de afgelopen decennia een achterstand is opgebouwd in kennis en kunde over veilig onderhoud van deze bijzondere schepen?

Vraag 3
Deelt u de visie dat de certificering en het toezicht op de bruine vloot onvoldoende effect hebben op de veiligheid van deze schepen? Heeft u een beeld van de mate waarin keuringsinstanties zich bij controles richten op de wettelijke voorschriften? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wilt u dat met de Kamer delen?

Vraag 4
Kunt u aangeven hoeveel menskracht de Inspectie Leefomgeving en Transport jaarlijks besteed aan controle op de veiligheid op de bruine vloot? Kunt u daarbij ook aangeven hoe zich dat verhoudt tot de groei van de sector en de controle in Duitsland en Denemarken?

Vraag 5
Deelt u de mening dat de bruinevlootsector van historische schepen drastisch moet professionaliseren om de veiligheid van passagiers te kunnen waarborgen? Zo ja, op welke wijze gaat u daarvoor zorgdragen?
Bron: Zeepost

**Schijnveiligheid**

Vooropgesteld: verreweg de meeste schippers van de bruine vloot hebben hun zaakjes goed voor elkaar. Ze zijn enorm trots op hun schip, want dat is hun leven. Velen zijn er dag en nacht mee bezig; het onderhoud van vooral het houtwerk is duur en arbeidsintensief. Maar zoals in elke beroepsgroep zijn er uitzonderingen. Gisteren wond een mastenbouwer er in deze krant geen doekjes om: *'Er zitten rotte appels tussen'.*

Onderling weten ze dit van elkaar, maar niemand zegt het. Het is een universeel kenmerk van een kleine beroepsgroep: de drempel om elkaar kritisch aan te spreken is heel hoog.

Dus zijn controle, toetsing en inspectie van levensbelang. En daar ging het in augustus vorig jaar gruwelijk mis. Niet alleen bleek de mast totaal verrot, het systeem van keuringen en controles van de bruine vloot faalde. Met drie doden tot gevolg. Vastgesteld moet worden dat het een incident is geweest: zo'n bizar ongeluk komt gelukkig bijna nooit voor.

Des te onthutsender is de spijkerharde conclusie van de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid (OVV): de sector heeft onvoldoende kennis van zaken en de certificering en het toezicht daarop deugen van geen kant. Dus is er, de goeden niet te na gesproken, sprake van schijnveiligheid in de vloot.

Echter, de vaststelling dat de kennis in de héle sector onvoldoende zou zijn, is te kort door de bocht. De Vereniging van Beroepschartervaart is niet voor niets al langer bezig met het delen van de wel degelijk aanwezige kennis.

Het probleem is veeleer dat liefst de helft van de eigenaren geen lid blijkt te zijn van de branchevereniging. In plaats van het overwegen van kliklijnen, zoals nu is geopperd, verdient het aanbeveling dat simpelweg alle schippers lid moeten worden van de branchevereniging. Inclusief een in te stellen keurmerk, waarmee een variant op 'indien geen lidmaatschap, dan ook geen veilig keurmerk' mogelijk wordt. Klanten weten dan precies waar ze aan toe zijn.

Het legt de vinger op de zere plek van het falende toezicht. De sector moet er immers vanuit kunnen gaan dat inspectie ten behoeve van een veiligheidskeurmerk boven elke twijfel is verheven. Die bal ligt bij de overheid.

Bepaald niet voor het eerst constateert de OVV dat de Inspectie Leefomgeving en Transport haar taken niet naar behoren uitvoert. Bezuinigingen, uitbesteden van taken en personeelstekorten zijn hier debet aan. Dat is onacceptabel, want op deze manier is inspectie een wassen neus. Terecht mag van de schippers gevraagd worden zelf kennis te hebben van hun boten. Maar dan moeten de schippers er ook op kunnen vertrouwen dat ze met een betrouwbare certificering hun klanten onder ogen komen.

Bron: Zeepost

**Aanbiedingsbrief bij antwoorden op nadere schriftelijke vragen over besluiten bij de Omgevingswet**

Minister Schultz van Haegen (IenM) stuurt de antwoorden op vragen van fracties over de 4 ontwerpbesluiten onder de Omgevingswet naar de Eerte Kamer. Gaat gaat om het Omgevingsbesluit, het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), het besluit Bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Met belangstelling heeft het kabinet kennis genomen van de nadere vragen en opmerkingen van de fracties over de vier ontwerpbesluiten onder de Omgevingswet: het Omgevingsbesluit, het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), het besluit Bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het kabinet dankt de fracties voor de uitgesproken belangstelling.
Hierbij ontvangt u mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de antwoorden op de door uw Kamer gestelde vragen. Het kabinet hoopt dat met deze antwoorden de vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. De behandeling van de ontwerpbesluiten is een belangrijke stap op weg naar de stelselherziening van het omgevingsrecht. Het kabinet ziet dan ook uit naar het vervolg van de behandeling.
Bij de beantwoording is de volgorde van het verslag aangehouden. Over enkele onderwerpen zijn vragen van gelijke strekking gesteld. Waar dat aan de orde is wordt terugverwezen naar eerdere antwoorden.

Voor een compleet overzicht van de antwoorden zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2017/05/10/bijlage-1-antwoorden-op-nadere-schriftelijke-vragen-over-de-amvb-s-bij-de-omgevingswet

Bron: Rijksoverheid

**Invoering Omgevingswet uitgesteld transitie gaat onverminderd voort**

In een interview met Binnenlands Bestuur kondigde minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu aan dat de invoering van de Omgevingswet wordt uitgesteld.

Ze gaf in het interview aan de invoering van de wet definitief uit te stellen wegens de benodigde complexe juridische aanpassingen. Ook gaf ze aan dat het uitstel vooralsnog geen gevolgen heeft voor de uiteindelijke einddatum van de transitie in 2029.

Lokale overheden zeggen begrip te hebben voor het uitstel van de Omgevingswet. Het Programma Aan de slag met de Omgevingswet gaat samen met alle betrokken partijen, onverminderd door met de implementatie. De transitie is in volle gang, met het leren werken mét en volgens de wet. En met de ontwikkeling van het nieuwe digitale loket en alles wat daarbij hoort.

De leden van de programmaraad van het Programma Aan de slag met de Omgevingswet verwachten dat iedereen in het land mee blijft doen. Want, zoals programmamanagers

Implementatie Omgevingswet van verschillende overheden tijdens de Slag-sessie in Den Bosch recent zeiden: *"We kunnen de tijd tot de einddatum van de implementatie goed gebruiken!"*

Bron: www.omgevingswetportaal.nl

**Kennis oude scheepsambachten dreigt verloren te gaan**

Een van de voorwaarden om historische schepen in originele staat te houden is de toepassing van oude scheepstechnieken. Denk bijvoorbeeld aan klinken, staaldraad splitsen, huidgangen krombranden en rondhouten maken. Deze kennis dreigt verloren te gaan als gevolg van het feit dat nieuwere technieken, zoals lassen en het gebruik van stalen masten economisch gezien aantrekkelijker zijn.

Om de oude scheepsambachten levend te houden heeft het Historisch Bedrijfsvaartuig het project TAVE opgericht (Traditionele Ambachten Varend Erfgoed), mede dankzij een subsidie van het Fonds voor Cultuurparticipatie en het Prins Bernard Cultuurfonds. Dit project gaat traditionele technieken en ambachten die verbonden zijn met onze historische schepen, demonstreren en in beeld en schrift vastleggen.

Van 28 t/m 30 juli 2017 vond de jaarlijkse Varend Erfgoedmanifestatie plaats, dit jaar georganiseerd in Hasselt (Ov.).

Het doel van deze manifestatie is om het publiek kennis te laten maken met de monumentale bedrijfsvaartuigen. Daar was ook speciale aandacht voor de traditionele scheepsambachten in de vorm van workshops en demonstraties. De gemeente Hasselt organiseert dit jaar deze manifestatie waar zo'n 200 schepen zullen afmeren.







*Martijn Vermeer heeft een workshop klinken gegeven waarbij meteen een potdeksel van zijn schip geklonken werd. Floris Hin gaf een workshop staaldraad splitsen.*

Petra Spithost, projectleider van TAVE, vertelt dat zij met behulp van de verkregen subsidies in staat is om de kennis rond deze ambachten vast te leggen en bijvoorbeeld onder de aandacht te brengen bij zeevaartscholen, technische opleidingen, de nieuwe generatie ambachtslieden en scheepswerven. Ook scheepseigenaren kunnen deze kennis raadplegen voor bijvoorbeeld het maken van een nieuwe houten mast of het klinken van hun schip.

Zie http://scheepsambachten.nl/.

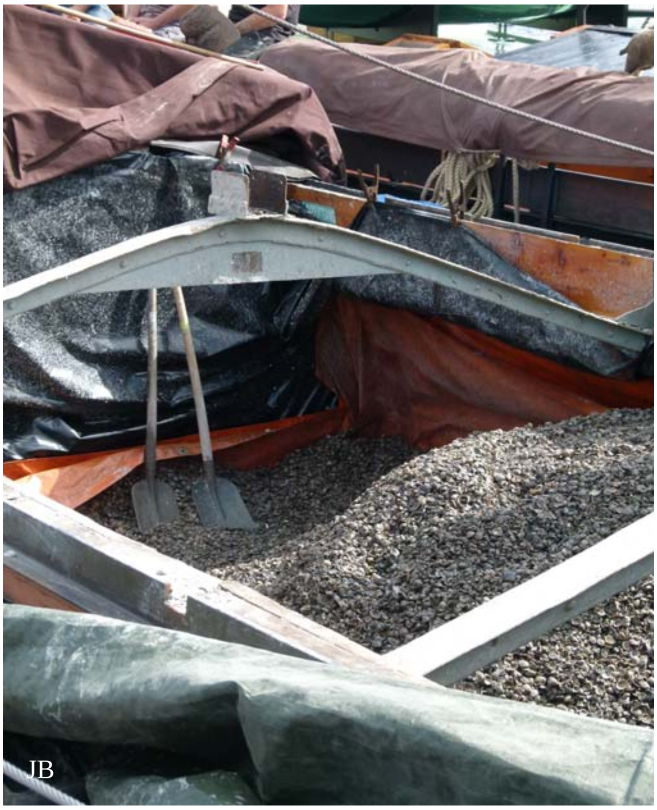
Bron: LVBHB, Scheepspost

**Zeiltjalk Bruinvisch zeilt met schelpen naar Hassailt**




*Tjalk Bruinvisch ligt diep door de aan boord aanwezige Waddenzee schelpen. De oude motor is al gestart.*

Zeiltjalk Bruinvisch uit 1902 zeilt met ca. 50 kuub schelpen van Harlingen naar Hassailt. Is het nostalgisch of juist economisch circulair?



De schelpen, afkomstig van het Wad, werden op maandagochtend 24 juli 2017 geladen bij schelpenwinning Waddenzee bv aan de Noorderkade/Kanaalweg te Harlingen. De reis ging via Stavoren en Enkhuizen naar Hasselt. Daar werden de schelpen op vrijdag en zaterdag aan de Grintwal ambachtelijk gelost met de zelflosser van Ko Blok. De gemeente Hasselt gebruikt de lading voor het aanleggen van schelpenpaden. Kwam u op het IJsselmeer een tot het berghout in het water gelegen zeiltjalk tegen, dan was dat gegarandeerd een uniek plaatje.

Bron: Scheepspost



**En toch beweegt ze!**

Valt het u ook op dat de erfgoedsector vaak zo behoudend is? Zou 'conserveren' mensen, wellicht onbewust, aanzetten tot conservatisme?

Dat de erfgoedsector zich bezighoudt met conserveren hoef ik u niet te vertellen. Vele erfgoedinstellingen en vrijwilligers spannen zich dagelijks in om hun erfgoed - onroerend, landschappelijk, immaterieel óf varend, rollend, rijdend, vliegend - in stand te houden.

Toeschouwers genieten van al deze inspanningen tijdens de vele tentoonstellingen en evenementen die de erfgoedsector jaarrond organiseert. Conserveren van erfgoed is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde. Behoudzucht motiveert eigenaren om hun geliefde object in goede staat te houden. Maar moet dat dan ook noodzakelijkerwijs zo conservatief? Waarom zo bang voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe materialen en nieuwe functies?

Zoals dubbelglas in monumentenpanden lang ondenkbaar was, zo is nu het plaatsen van zonnepanelen nog steeds nauwelijks bespreekbaar. De toenemende leegstand van religieus erfgoed is een nijpend probleem, maar een herbestemming als sportschool of voedselmarkt - nota bene mens sana in corpore sano - is voor veel mensen als vloeken in de kerk. En een klassieker ombouwen op elektriciteit leidt niet tot applaus, maar tot de schampere opmerking dat deze patatkar weliswaar mobiel, maar dan toch zeker geen erfgoed meer is.
Lees hier de gehele column van Martine van Lier in het Erfgoedmagazine,
http://www.scheepspost.info/2017/133/erf.pdf

Bron: Scheepspost

**2018 Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed**

Erfgoed verbindt, Europa inspireert. Dat is het Nederlandse thema van het Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed. Met het Jaar zal aandacht gegeven worden aan de belangrijke rol die erfgoed kan spelen in het cultureel diverse Europa.

De Europese commissie heeft 2018 uitgeroepen tot het Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed. We leren elkaars geschiedenis beter kennen door naar erfgoed te kijken binnen de Europese context. Erfgoed verbindt gemeenschappen; cultuureducatie en meer kennis over erfgoed bevordert sociale betrokkenheid en integratie. Voor het beheer en behoud van het cultureel erfgoed is het belangrijk dat een breed en divers publiek ervan geniet en betrokken is.

<u>Organisatie</u>
DutchCulture en Kunsten `92 gaan samen met een groot aantal erfgoedorganisaties het themajaar vormgeven.
Zij ontwikkelen en organiseren een nationaal programma. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is op Europees niveau betrokken bij de organisatie van het Jaar. Hoe kunnen erfgoedinstellingen meedoen?

Erfgoedorganisaties kunnen in hun programmering aanhaken bij het Europees Erfgoedjaar. De website met informatie en inspiratie over hoe dit vorm te geven wordt in september gelanceerd. Daarnaast kunnen organisaties die evenementen willen organiseren binnen het Jaar gebruik maken van een aantal fondsen.

Creative Europe
Europees subsidieprogramma voor de culturele sector.
In dit programma komt 5 miljoen beschikbaar voor projecten die binnen het Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed gericht zijn op Europese samenwerking.
Meer informatie hierover wordt verwacht in september op de website van Creative Europe.

Mondriaan Fonds
- Projectinvestering Instellingen: voor beeldende kunstinstellingen, musea en andere erfgoedorganisaties met een uitzonderlijk, eenmalig beeldende kunst- en erfgoedproject.
https://www.mondriaanfonds.nl/aanvraag/projectinvestering-instellingen/.
- Bijdrage Internationale Samenwerkingsprojecten Erfgoedinstellingen: voor Nederlandse erfgoedinstellingen die samenwerken met buitenlandse erfgoedinstellingen in onderzoeksprojecten op gezamenlijke collectiegebieden.
https://www.mondriaanfonds.nl/aanvraag/bijdrage-internationale-samenwerkingsprojecten-erfgoedinstellingen/.

Fonds voor Cultuurparticipatie
De regeling Jij maakt het mee: subsidie voor bijzondere, innovatieve of experimentele projecten op het gebied van de cultuurbeoefening in de vrije tijd
https://www.jijmaakthetmee.nl/

Informatiebijeenkomst
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is op 21 september 2017 gastheer van de informatiebijeenkomst voor alle organisaties die deel willen nemen aan het Jaar.

Bron: Rijksdienst voor het cultureel erfgoed

**Zorgen over toekomst maritieme archeologie**

De archeoloog van museum Nieuw Land in Lelystad, André van Holk, maakt zich zorgen over de toekomst van de maritieme archeologie. Elk jaar deed Van Holk




opgravingen in Flevoland met studenten van de opleiding archeologie aan de Rijksuniversiteit Groningen (RuG).
Dit jaar gaan de opgravingen niet door omdat hij de financiering niet rond krijgt.

Daarnaast is de opleiding archeologie aan RuG, waar Van Holk lesgeeft, begin dit jaar opgeheven. *"Het gaat erg slecht met de sector. Dat is vreselijk, want er zijn in de toekomst mensen nodig die dit kunnen"*, vertelt hij.

Op 6 juli werd 2017 er een werkconferentie gehouden over de toekomst van de maritieme archeologische sector.
Daar zullen verschillende partijen proberen om de bedrijfstak nieuw leven in te blazen. Tijdens de conferentie wordt er een manifest opgesteld dat vervolgens wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Bron: Scheepspost

**Kustprovincies eisen actie voor scheepswrakken**

Er moet een top vijftig komen van de meest waardevolle scheepswrakken voor de Nederlandse kust. Dat vinden de kustprovincies. Zij roepen het Rijk op in actie te komen en deze wrakken in kaart te brengen, te beschermen en te onderzoeken.

Honderden historische scheepswrakken, die op de bodem van de Noordzee en Waddenzee liggen, worden bedreigd door natuurlijke erosie. Hierdoor dreigt veel erfgoed te verdwijnen, stellen de provincies NoordHolland, ZuidHolland, Zeeland, Friesland en Groningen in een gezamenlijke brief aan het Rijk.

Het Palmhoutwrak, dat vorig jaar bloot kwam te liggen voor de Texelse kust, is één van die unieke onderwater vindplaatsen. Een klein deel van de lading van wat waarschijnlijk een Nederlandse koopvaarder uit de zeventiende eeuw was, is boven water gehaald. De meest in het oog springende vondst was een zijden jurk die in uitzonderlijke staat is gebleven.

Concreet willen de provincies dat waar de volle en bedreigde scheepswrakken in beeld worden gebracht en dat de waarde van deze vindplaatsen wordt bepaald.
Op basis daarvan kan dan besloten worden of er verder onderzoek nodig is om historisch waardevol materiaal veilig te stellen. Ook zijn er maatregelen nodig om de wrakken op de zee bodem te beschermen.

Bron: Scheepspost

**Kamervragen om teloorgang van wrakken**

Historische scheepswrakken in de Nederlandse kustwateren dreigen te verdwijnen als gevolg van erosie door zeestromingspatronen. Leden van de Tweede Kamer hebben vragen gesteld over het verdwijnen van het maritieme erfgoed.

In de wateren rondom Nederland liggen vele historische wrakken. Er wordt weinig gedaan om deze vergane schepen

te beschermen tegen vernietiging. De vijf kustprovincies, waaronder Fryslân, stuurden recent een brandbrief aan minster Jet Bussemaker (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) waarin gevraagd werd om actie om de wrakken te beschermen.

Tweede Kamerleden Michel Rog (CDA) Gijs van Dijk (PvdA) en Sandra Beckerman (SP) hebben naar aanleiding van die brief Kamervragen gesteld. Zij willen onder meer weten of het klopt dat er in Nederland geen budget, beleid of regelgeving is om de teloorgang van de wrakken te stoppen. Ook willen ze weten of, hoe en wanneer de minister actie onderneemt om wrakken te beschermen.

Er lopen momenteel meerdere proeven waarbij amateurduikers en het rijk samenwerken om de toestand van de wrakken te monitoren, en om waardevolle historische voorwerpen uit de wrakken te bergen.
Zo dook Duikteam Zeester uit Lauwersoog in september vorig jaar naar wrakken in de Noordzee, waarbij werd samengewerkt met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. De Kamerleden willen weten of deze samenwerkings-vormen permanent kunnen worden, en of de arboregels aangepast kunnen worden om deze duikpogingen gemakkelijker en goedkoper te maken.

De leden vragen verder of museum Kaap Skil op Texel een rol kan krijgen in het tonen van het nationale maritieme erfgoed, om zo het verhaal van de internationale zeevaart in de Gouden Eeuw te tonen.

Bron: Scheepspost

**Ministerie van OCW schrijft Projectplan Erfgoed telt**

Recent heeft het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een brochure uitgebracht met als titel "Erfgoed telt: naar een toekomstbestendig erfgoedbeleid". In deze brochure licht het ministerie toe hoe de overheid het erfgoedbeleid in Nederland wil aanscherpen en actualiseren. Deze aanpassing vindt de overheid nodig, om beter op maatschappelijke ontwikkelingen in te kunnen spelen.

Naast de nieuwe Erfgoedwet van 2016 zal naar verwachting in 2019 ook de nieuwe Omgevingswet van kracht worden. Daarnaast zullen ook de energietransitie en de groeiende rol van publieksparticipatie invloed hebben op erfgoed.
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed praat de komende maanden over de beleidsvoornemens uit deze brochure met diverse partners uit het erfgoedveld, waaronder de FVEN.

De beleidsvoornemens uit 'Erfgoed telt' betreffen echter vooral het onroerend erfgoed. Dat komt doordat 'Erfgoed telt' vooral de weg voorbereidt naar een stelselherziening van de financiering van rijksmonumenten. Daar valt het varend en ander mobiel erfgoed niet onder.

Maar ontwikkelingen als de Omgevingswet, energietransitie en publieksparticipatie raken wel degelijk ook het varend erfgoed. De FVEN zal de ontwikkeling van dit toekomstbestendige erfgoedbeleid dus alert volgen.




Te downloaden via https://cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/projectplan_erfgoed_telt.pdf.

Bron: Scheepspost

**Rijkswaterstaat lanceert vaar melder-app**

Meld onveilige situaties op het water via de Vaar melder-App. Om de veiligheid op het water nog beter in beeld te brengen is door Rijkswaterstaat de Vaar Melder-app ontwikkeld. De informatie uit de app is aanvullend op de bestaande registratie.

Je kunt onregelmatigheden op de vaarweg melden die betrekking hebben op:
- Markeringen (drijvend en op de wal)
- Bebording langs de vaarweg
- Verlichting op en langs de vaarweg
- Onveilige situaties op de vaarweg

Bij onveilige situaties moet u denken aan bijna-aanvaringen, ondieptes, hinderlijke waterbeweging, onveilig vaargedrag en zwemmers in de vaargeul.
De app is niet bedoeld om ongevallen te melden of de hulpdiensten op te roepen.
Bel bij spoed altijd 112 of meld het via de marifoon.
Deze melding helpt de vaarwegbeheerder op lange termijn zijn beheer beter uit te kunnen voeren en zorgt op termijn voor veiliger gebruik van de vaarwegen.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor een vlotte en veilige vaart op de rijkswateren. Naast het monitoren van de scheepvaartongevallen werkt Rijkswaterstaat samen met vele partijen in het project 'Varen doe je Samen!' aan het vergroten van de veiligheid op het water. Maatregelen zoals het op bepaalde trajecten scheiden van beroeps- en recreatievaart, het geven van voorlichting en het inzetten van mobiele verkeersleiders op het water alsook tips voor recreatievaarders, vloeien voort uit deze samenwerking.
Bron: Varen doe je samen